

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

3 NOVEMBRE 2025

DELIBERATION

Programme 0702 - Infrastructures de mobilités

La Commission permanente du Conseil régional, convoquée par son Président le 24 octobre 2025, s'est réunie le 3 novembre 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_o8 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

Le groupe "les Ecologistes de Bretagne" s'abstient sur le financement d'une étude de stratégie d'amélioration de mobilité sur l'aire urbaine autour de la RN 165

En section d'investissement :

- **d'AFFECTER** sur le montant d'autorisation de programme disponible, un crédit de 32 460 975,84 € pour le financement des opérations figurant en annexe ;
- **de DIMINUER** les crédits affectés à l'opération figurant en annexe pour un montant total de 30 525 € ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement des travaux de l'opération de renouvellement de la ligne Auray-Quiberon (REA), avec l'Etat, la Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique et SNCF Réseau, telle qu'elle figure en annexe 1 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement n°4 de modernisation du technicentre de maintenance Bretagne relative à la construction du bâtiment de maintenance sur le site de Rennes, avec l'Etat, Rennes Métropole et SNCF Voyageurs, telle qu'elle figure en annexe 2 ;
- **d'APPROUVER** les termes de l'avenant n°1 à la convention relative au financement des études préliminaires en vue de la libération et de la reconstitution des installations ferroviaires de SNCF Réseau sur le site de la gare de Brest, avec Brest Métropole et SNCF Réseau, tel qu'il figure en annexe 3 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement relative aux études de faisabilité sur le fonctionnement intermodal du PEM de la gare de Brest et de programmation détaillée de la gare routière, avec Brest Métropole et SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 4 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement des études et travaux complémentaires de mise en accessibilité de plusieurs gares bretonnes (Schéma Directeur Régional d'Accessibilité), avec SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 5 ;

- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement relative à l'étude de stratégie de Mobilité sur l'aire urbaine lorientaise autour de l'axe RN 165, avec l'Etat, le Département du Morbihan, Lorient Agglomération et Blavet Bellevue Océan Communauté, telle qu'elle figure en annexe 6 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement des études portant sur l'analyse des flux de voyageurs en gare de Montauban de Bretagne et La Brohinière, avec Communauté de communes Saint-Méen Montauban et SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 7 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement des études portant sur l'analyse des flux de voyageurs en gare de Landivisiau et de Guimiliau, avec la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 8 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement d'une étude avant-projet portant sur la réhabilitation et l'embellissement des passages souterrains inter-quartier et voyageurs de la gare de Vitré, avec la Ville de Vitré et SNCF Gares & Connexions, telle qu'elle figure en annexe 9 ;
- **d'APPROUVER** les termes du protocole d'accord de remise des ouvrages pour la gare routière de Quimper, avec Quimper Bretagne Occidentale, tel qu'il figure en annexe 10 ;
- **d'APPROUVER** les termes du Procès-Verbal de remise des ouvrages pour la gare routière de Quimper, avec Quimper Bretagne Occidentale, tel qu'il figure en annexe 11.

Le Président

Loïg CHESNAIS-GIRARD



Délibération du Conseil régional de Bretagne
Commission permanente du 03 novembre 2025
Opération(s) nouvelle(s) - Subvention plafonnée
Programme : PR0702 - Infrastructures de mobilités
Chapitre : 908

Envoyé en préfecture le 05/11/2025
Reçu en préfecture le 05/11/2025
Publié le
ID : 035-233500016-20251103-25_0702_07-DE

Nom du bénéficiaire	Opération	Objet	Dépense subventionnable (en Euros)	Taux	Montant Proposé (en Euros)
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25003315	SNCF G&C_COFI des études de faisabilité sur le fonctionnement intermodal du PEM de la gare de Brest et de programmation détaillée de la gare routière de la gare de Brest	120 000,00	49,00	58 800,00
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25003321	SNCF G&C_COFI ETUDE AP PORTANT SUR REHABILITATION ET EMBELLISSEMENT DES PASSAGES SOUTERRAINS INTER-QUARTIER ET VOYAGEURS_GARE DE VITRE	143 200,00	50,00	71 600,00
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25003316	SNCF GARES ET CONNEXIONS_COFI PHASE PRO/REA_TRAVAUX COMPLEMENTAIRE MISE EN ACCESSIBILITE DES GARES BRETONNES (SDRA)	47 000,00	100,00	47 000,00
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25003320	SNCF GARES ET CONNEXIONS_COFI ETUDES PORTANT SUR ANALYSE DES FLUX DE VOYAGEURS EN GARE DE LANDIVISIAU ET DE GUIMILIAU	25 200,00	33,33	8 400,00
SNCF GARES ET CONNEXIONS 35200 RENNES	25003319	SNCF GARES ET CONNEXIONS_COFI ETUDES ANALYSE DES FLUX DE VOYAGEURS EN GARE DE MONTAUBAN DE BRETAGNE ET LA BROHINIERE	25 002,00	33,33	8 334,00
CA GOLFE DU MORBIHAN - VANNES AGGLOMERATION 56006 VANNES	25003328	CA GOLFE DU MORBIHAN - VANNES AGGLOMERATION_OPERATION AMENAGEMENT GARE ROUTIERE DU FOSO-LYCEE CHARLES DE GAULLE-VANNES	400 000,00	70,00	280 000,00
COMMUNE DE BAUD 56150 BAUD	25003329	COMMUNE DE BAUD_OPERATION AMENAGEMENT DE LA GARE ROUTIERE DU PEM DE BAUD	400 000,00	70,00	280 000,00
COMMUNE DE PLOUNEVEZ LOCHRIST 29430 PLOUNEVEZ LOCHRIST	25003323	COMMUNE DE PLOUNEVEZ LOCHRIST_AMENAGEMENT ARRET PLOUNEVEZ-LOCHRIST-PLACE MOONCOIN	50 000,00	70,00	35 000,00
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS FOUESNANTAIS 29170 FOUESNANT	25003322	COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS FOUESNANTAIS_AMENAGEMENT DE 2 ARRETS DE CARS "CENTRE KEROURGUE" à FOUESNANT	0,00	70,00	28 096,80
SAINT URBAIN 29800 SAINT URBAIN	25003324	VILLE DE SAINT URBAIN_AMENAGEMENT ARRET "SAINT URBAIN-Eglise" (VC)	30 456,74	30,00	9 137,02
SAINT MEDARD SUR ILLE 35250 SAINT-MEDARD-SUR-ILLE	25003327	VILLE DE SAINT MEDARD SUR ILLE_AMENAGEMENT ARRET DE CAR "LA BOUFTIERE"	12 600,00	70,00	8 820,00
COMMUNE DE GRAND FOUGERAY 35390 GRAND FOUGERAY	25003326	COMMUNE DE GRAND FOUGERAY_AMENAGEMENT DES ARRETS "MACHETAIS" ET "BATAILLAIS"	4 186,40	70,00	2 930,48
COMMUNE DE AMANLIS 35150 AMANLIS	25003325	COMMUNE DE AMANLIS_AMENAGEMENT ARRET DE CAR "AU VILLAGE DE SERAN"	3 716,49	70,00	2 601,54
LORIENT AGGLOMERATION 56100 LORIENT	25003317	LORIENT AGGLOMERATION_COFI étude de stratégie de Mobilité sur l'aire urbaine lorientaise intégrant un outil de modalisation multimodale des déplacements - RN165	492 227,50	13,50	66 667,00
DIVERS BENEFICIAIRES 35000 RENNES	25003312	SNCF RESEAU & G&C_COFI TRAVAUX DE RENOUVELLEMENT DE LA LIGNE ENTRE AURAY ET QUIBERON (REA)	44 000 000,00	40,00	17600 000,00
SNCF VOYAGEURS 35000 RENNES	25002928	SNCF VOYAGEURS - MODERNISATION DU TECHNICENTRE DE MAINTENANCE BRETAGNE_COFI N°4_CONSTRUCTION BATIMENT MAINTENANCE SUR LE SITE DE RENNES	24 543 982,00	56,85	13953 589,00

Total : 32 460 975,84

Nombre d'opérations : 16
Délibération n° : 25_0702_07



Délibération du Conseil régional de Bretagne
Commission permanente du 03 novembre 2025
Diminution(s) ou annulation(s) - Subvention plafonnée
Programme : PR0702 - Infrastructures de mobilités
Chapitre : 908

Envoyé en préfecture le 05/11/2025
Reçu en préfecture le 05/11/2025
Publié le
ID : 035-233500016-20251103-25_0702_07-DE

Nom du bénéficiaire	Opération	Objet	Vote précédent			Nouvelle dépense subvention- nable	Nouvea u taux	Montant proposé (en euros)	Montant Total (en euros)
			N° délib	Date de CP	Montant affecté (en euros)				
SNCF RESEAU 93418 ST DENIS CEDEX	24007207	SNCF RESEAU_PEM DE BREST_COFI EP LIBERATION ET RECONSTITUTION DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES	24_0702_08	02/12/24	305 250,00	610 500,00	50,00	- 30 525,00	274 725,00

Total -30 525,00

Nombre d'opérations : 1

Délibération n° : 25_0702_07



Convention

relative au financement des travaux de renouvellement la ligne entre Auray et Quiberon (REA)

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES,

L'État en région Bretagne 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, représentée par monsieur Loïc CHESNAIS-GIRARD, son président, dûment habilité à signer la présente convention,

ci-après désignée « **La Région Bretagne** »,

La Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique, représentée par Monsieur Philippe LE RAY, président de la communauté de communes, dûment habilité à signer la présente convention,

ci-après désignée « **AQTA** »,

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'Etat, la Région Bretagne, AQTA, et SNCF Réseau étant désignés collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Vu :

- le code général des collectivités territoriales,
- le code des transports,
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,
- le décret n° 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 à la société SNCF Réseau,
- le contrat de plan État-Région de la région Bretagne 2021-2027 signé le 15 mars 2022,
- la convention relative au financement des études préliminaires de renouvellement de la ligne de Auray à Quiberon signée le 26 décembre 2022,
- la convention de financement de la phase « Etudes APO » signée le 26 août 2024,
- la convention de financement de la phase « REA Anticipée » signée le 31 décembre 2024,
- la délibération de la commission permanente de la Région du^{3 novembre 2025, n°25_0702_07} approuvant la présente convention,
- la délibération du conseil communautaire de la Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique du autorisant le Président à signer la présente convention.

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	7
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION	7
2.1 Présentation générale de la ligne Auray-Quiberon	7
2.2 Présentation des opérations couvertes par la présente convention	8
ARTICLE 3. DUREE PREVISIONNELLE D'EXECUTION.....	10
ARTICLE 4. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	10
ARTICLE 5. FINANCEMENT DE LA PHASE REALISATION.....	11
5.1 Assiette de financement	11
Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de référence	11
5.2 Plan de financement.....	11
ARTICLE 6. APPELS DE FONDS.....	12
6.1 Modalités de versement des fonds.....	12
6.2 Domiciliation.....	13
6.3 Identification.....	13
ARTICLE 7. DELAIS DE CADUCITE	14
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	14
ANNEXES	17

Annexe 1	Conditions générales financeurs publics
Annexe 2	Coût de l'opération et échéancier prévisionnel des appels de fond
Annexe 3	Planning prévisionnel

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIV

L'avenant mobilité du CPER pour la période 2023-2027 a été signée le 1^{er} juillet 2024. Celui-ci réaffirme dans sa dernière version le souhait de « conforter les mobilités durables dans tous les territoires, pour garantir à tous l'accès à des réseaux de transport performants ».

A ce titre, il est rappelé la nécessité de poursuivre l'effort de remise à niveau des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, et notamment la ligne ferroviaire entre Auray-Quiberon.

L'essentiel des composants de cette ligne est en fin de vie. La pérennité de la ligne ne sera plus garantie si des travaux de renouvellement ne sont pas mis en œuvre à l'horizon 2027. Dans cette perspective, les parties ont affiché leur volonté de tout mettre en œuvre pour réaliser le projet à cette échéance.

Une première étude d'opportunité sur le devenir de la ligne a été réalisée en 2021 par le bureau d'étude TRANSAMO sous pilotage de la Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique.

A l'issue de la restitution de ces études lors du comité de pilotage du 9 mars 2022, il a été décidé d'engager des études préliminaires pour le renouvellement de la ligne sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Les études préliminaires qui ont suivi la signature de la convention de financement du 26 décembre 2022, ont confirmé la nécessité de réaliser les travaux de régénération de la ligne en précisant les modalités, le calendrier et les coûts.

Sur la base de ces résultats, les parties sont convenus de poursuivre les études d'avant-projet définitif et de projet (APO) et d'engager la mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT) afin de consolider le planning et les estimations dans une logique d'optimisation. La convention APO / ACT a été signée le 26 août 2024.

Une convention « REA Anticipée » a été signée en décembre 2024 pour « la commande de matières et déchargement de rails (DM/DLRS) afin de maintenir l'objectif de calendrier de mise en service de régénération de la ligne en 2027.

La présente convention est relative au financement de la phase réalisation des travaux.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** portent sur la réalisation des travaux de régénération de la ligne entre Auray et Quiberon.

En complément celles-ci ont pour objet de définir :

- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des 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.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

2.1 Présentation générale de la ligne Auray-Quiberon et de l'opération

La ligne de Auray à Quiberon, d'une longueur de 26,5 km, est une voie unique à signalisation simplifiée (VUSS), avec cantonnement assisté par informatique (CAPI), circulée à vitesse maximum autorisée de 60km/h. Elle permet une desserte TER constituée de 8 à 10 A/R par jour en juillet/août et pendant les week-ends de juin et septembre.

Le matériel roulant thermique utilisé est constitué soit de matériel X73500 en UM3 (3x30 m de long) ou AGC Bibi en UM2 (2x73 m) issus du plan de transport régional dont 130 000 voyages ont été effectués en 2020.

Les travaux nécessaires pour assurer la pérennité de la ligne comprennent :

- La régénération des composants de la voie courante et des appareils de voie,
- La régénération des installations de signalisation, télécommunications et d'énergie en ligne et aux passages à niveau,
- La régénération de la plateforme, ouvrages d'art/en terre, assainissement, pistes et abords,
- La recherche d'une optimisation dans le choix des composants (rail, ballast, traverses) les mieux adaptés pour la problématique de corrosion/érosion sur la zone de l'Isthme,
- Le renouvellement des postes CAPI (Cantonnement Assisté Par Informatique) par du CAPI-NG (Nouvelle Génération),
- La sécurisation de 3 passages à niveau afin d'assurer la continuité de franchissement des modes doux (création de piste cyclables latérales pour les PN 448,451 & 477),
- L'allongement de la voie des pleins à Auray afin d'assurer le plein des UM AGC (145m) en un seul mouvement, avec création de mini-quais
- Le Remplacement du DAAT (Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains) par du KVO
- La mise hors d'eau des installations d'alimentation électriques du passage à niveau de la forêt de Penthievre et la poursuite de recherche de solutions frugales dans le cadre de la résilience de la ligne au changement climatique
- La pose d'un anémomètre au droit de l'Isthme

- Dans les haltes (hors gare d'Auray, de l'Isthmes et des Sables Blancs) : les réhaussés à 55cm, la pose de bandes/dalles podotactiles, les modifications de longueurs des quais (146m pour les UM AGC), la réfection des revêtements en enrobé le long des quais et sur la liaison entre le quai et le parking, de l'éclairage, des réseaux et le remplacement des mobiliers divers
- En gare de Quiberon : les travaux de réaménagement du plan de voies et des quais y compris le remplacement des mobiliers divers, de Quiberon, consécutifs au projet de déplacement de la halte.

2.2 Présentation des opérations couvertes par la présente convention

La fonctionnalité du projet consiste à régénérer l'ensemble des composants de l'infrastructure ferroviaire de la ligne de Auray (exclue) à Quiberon (inclue) en vue d'un renouvellement à iso performances en vitesse et dessertes pour une pérennité de 20 ans à minima.

Les travaux concernent deux périmètres de maîtrise d'ouvrage :

- SNCF Gares & Connexions (G&C) pour ce qui concernent les gares et haltes
- SNCF Réseau pour ce qui concerne les infrastructures ferroviaires en particulier voie et abords, ouvrages d'art et en terre (OA/OT), signalisation.

En application de l'article L2422-12 du code de la commande publique, SNCF Gares & Connexions délègue sa maîtrise d'ouvrage à SNCF Réseau. Une convention sera établie à cet effet entre les deux parties. Par conséquent, **la maîtrise d'ouvrage unique est assurée par SNCF Réseau.**

Périmètre SNCF G&C :

- Les Quais seront réhaussés (quai de 0.55m), des dalles d'éveil seront posés afin de répondre aux normes d'accessibilité PMR. Cela concerne les haltes et gares de Ploemel, Plouharnel, Penthievre, Kerhostin, St-Pierre-de-Quiberon et Quiberon.
- Les quais seront allongés pour obtenir une longueur utile de 146m pour réception d'UM AGC.

En raison de la spécificité des travaux en site classé, des échanges préalables avec la DREAL Bretagne, la DDTM du Morbihan et les partenaires de l'opération, ont permis de considérer que la halte « Sables Blancs » et la halte de « l'Isthme » font l'objet de mesures d'évitement et qu'aucun

travaux ne seront réalisés au niveau de ces deux haltes particulièrement sensibles

- Les quais de la gare de Quiberon seront déplacés vers le Nord.
- Pour sécuriser les gares la pose de clôture et de portillon en bout de quai seront réalisés.
- Des systèmes d'assainissement des quais seront réalisés sur l'ensemble des quais de gare.
- Allongement d'une voie de service en gare d'Auray

Périmètre SNCF Réseau :

Programme voie :

- Renouvellement rail/traverse/ballast sur l'intégralité du linéaire. Pose de traverses béton monobloc avec optimisation du travelage. Utilisation de rail de ré-emploi 60kg/ml (déchargement début 2026)
- Création de LRS (Long rail soudé)
- 20 cm de ballast sain minimum sous traverses
- Remplacement des deux appareils de voie de Plouharnel
- Allongement de la voie de service à Auray
- Traitement des sections de plateforme ferroviaire présentant des désordres
- Reconstitution des assainissements longitudinaux
- Réfection des pistes

Programme OA/OT :

- Sécurisation des ouvrages : installation de GC
- Menus travaux : végétation ; rejointement
- Tubage d'un ouvrage
- Grillage plaqués/ancrés sur les tranchées Lann Vihan et Plouharnel
- Comblement des terriers Lapins zones dunaires

Passage à niveau (génie civil) :

- Renouvellement des platelages et des constituants de la voie au droit des PN
- Clôture dans les cadrans
- Mise en place platelage type EDILON aux PN 464 et 470
- Intégration des modes doux au PN 448 et 451 en concertation avec AQTA
- Insertion paysagère sur le site classé

Programme signalisation :

- Modernisation aux PN dont régénération en guérite Shelter de 6 PN
- Renouvellement CAPI par CAPI NG

Programme Telecom :

- Passage en « fibre noire » (opérateur privé) nécessaire pour le fonctionnement de la téléphonie ferroviaire (CAPI NG)
- Substitution des téléphones de PN (filaires) par des modèles GSM

Programme Energie :

- Mise en conformité des alimentations électriques entre G&C et SNCF réseau
- Remplacement des candélabres sur les quais.

Programme abords :

- mise à niveau de la végétation

SNCF Réseau a également en charge l'élaboration et le portage des procédures administratives et environnementales liées au projet, notamment le permis d'aménager sur le site classé, des dossier loi sur l'eau, des dossiers espèces protégées.

ARTICLE 3. DUREE PREVISIONNELLE D'EXECUTION

La durée prévisionnelle de la phase réalisation est de 30 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement.

La durée prévisionnelle des travaux est de 25 mois à compter de la signature de la présente convention de financement.

Ces travaux sont réalisés selon le calendrier prévisionnel joint en **Annexe 3**. Le calendrier prévisionnel pourra évoluer sur justification de SNCF Réseau.

ARTICLE 4. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

En complément des dispositions prévues à ***l'article 5 des Conditions Générales***, les travaux, objet de la présente convention seront suivies dans le cadre de comités techniques et comité techniques élargis.

Les comités techniques sont composés des représentants des partenaires financeurs. Les comités techniques élargis pourront associer également les élus des territoires entre Auray et Quiberon. SNCF Réseau organise, anime ces comités et produit les comptes rendus qui seront diffusés aux partenaires sous quinze jours.

ARTICLE 5. FINANCEMENT DE LA PHASE REALISATION

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de référence

Le coût **total de l'opération** (toutes phases et périmètres de maîtrise d'ouvrage confondus) est estimé à **49,9 M€ HT aux conditions économiques (CE) de juin 2022**.

L'estimation du coût de la **phase réalisation**, objet de la présente convention est évalué à **40 320 000€ aux CE de juin 2022**.

Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le coût de l'opération (toutes phases et périmètres de maîtrise d'ouvrage confondus) est estimé à **54,5 M€ courants HT**.

La phase réalisation est évaluée à **44 000 000 € courants HT**, dont une somme estimée à 953 000 € courants HT correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Le besoin de financement intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau.

La phase réalisation se décompose en deux périmètres de maîtrise d'ouvrage :

- 38 515 000€ courants HT sur le **périmètre SNCF Réseau (soit 87,5341% de la phase réalisation)**
- 5 485 000€ courants HT sur le **périmètre Gares & Connexions (soit 12,4659% de la phase réalisation)**

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des travaux, et indice ING pour le coût des études) : janvier 2025,
- d'un taux d'indexation du TP01, de 2 % en 2025, 2.3 % en 2026 et 2.5 % par an à compter de 2027 ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2025 et 2026 et 2.2 % par an à compter de 2027.

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

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.

5.2 Plan de financement

Les partenaires s'engagent à financer les travaux conduits par SNCF Réseau, selon la clé de répartition suivante.

- **Pour le périmètre SNCF Réseau :** (soit 87,5341% du financement de la phase réalisation)

	Clé de financement en %	Montant total en € courants
Etat	26,5000%	10 206 475 €
Région Bretagne	40,0000%	15 406 000 €
AQTA	25,0000%	9 628 750 €
SNCF Réseau	8,5000%	3 273 775 €
TOTAL	100,0000%	38 515 000 €

- **Pour le périmètre SNCF G&C :** (soit 12,4659% du financement de la phase réalisation)

	Clé de financement en %	Montant total en € courants
Etat	26,5000%	1 453 525 €
Région Bretagne	40,0000%	2 194 000 €
AQTA	33,5000%	1 837 475 €
SNCF G&C	0,0000%	0 €
TOTAL	100,0000%	5 485 000 €

Les clés de répartition précitées sont uniquement valables pour la phase réalisation couverte par la présente convention. Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux travaux engagés antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect du planning.

ARTICLE 6. APPELS DE FONDS

6.1 Modalités de versement des fonds

Pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et celui de Gares & Connexions, et par dérogation aux dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales, les modalités qui s'appliquent sont les suivantes** :

SNCF Réseau procède auprès des Parties, selon la clé de répartition figurant à l'article 5.2, aux appels de fonds pour les deux périmètres selon l'échéancier suivant :

- un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants telle que définie à l'article 5.2 sera effectué à la date de prise d'effet de la présente convention et sur présentation par SNCF Réseau d'un certificat de démarrage de la phase réalisation.
- après le démarrage des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80 % du montant de la participation en euros courants définie à l'article 5.2.

- au-delà des 80 %, les acomptes sont déterminés en multipliant le montant réel des dépenses par la clé de répartition visée à l'article 5.2. Les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le directeur d'opération de SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du montant en € courants définis à l'article 5.2.
- après achèvement de l'intégralité des travaux, SNCF Réseau présentera le relevé des dépenses final, 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 fixée à l'article 5.2. La présente convention sera alors réputée clôturée.

Un échéancier des appels de fonds est fourni en **Annexe 2**.

6.2 Domiciliation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone/ Adresse électronique
État	10 rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes cedex	DREAL Bretagne IST / DMOI	Ist.dreal-bretagne@developpement- durable.gouv.fr 02 99 33 44 33
Région Bretagne	283 avenue du Général Patton CS 21 101 35 711 Rennes Cedex	Direction de la mobilité et des transports	02 99 27 97 38 secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh
AQTA	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
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 Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

6.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
État / DREAL Bretagne		Non assujetti
Région Bretagne	233 500 016 000 40	FR 102 335 000 16
AQTA	200 043 123 000 13	FR 812 000 43 123
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Pour l'État, l'imputation budgétaire sera effectuée sur la sous-action :

Programme	Action	Sous-action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	01	0203-BRET-E035	0203-41-01	020341NC35B3

ARTICLE 7. DELAIS DE CADUCITE

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 de la phase réalisation, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les parties s'engagent à avertir 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, par fax ou courrier électronique à :

Pour l'État,

Sarah Harrault
10 Rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes cedex
Tél : 02 99 33 45 61
Fax : 02 99 54 85 23
E-mail : sarah.harrault@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Direction de la mobilité et des transports – service des infrastructures, des mobiles, et des aménagements
283 avenue du Général Patton CS 21 101 35 711 Rennes Cedex
Tél : 02 99 27 97 38
Fax : 02 98 27 14 03
E-mail : secreariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh

Pour AQTA

Nom : Service Mobilités
Adresse : Porte Océane – 40 rue du Danemark
CS 70447 – 56404 AURAY Cedex
Tél : 02 97 29 18 69
E-mail : mobilites@auray-quiberon.fr

Pour Gares & Connexions

Direction régionale des gares bretagne centre val de Loire, pays de la Loire
107 avenue Fréville
35200 Rennes
Tél : +33 6.21.62.73.22
E-mail : florian.carduner@sncf.fr

Pour SNCF Réseau,
Direction territoriale Bretagne-Pays de Loire.
Adresse 1 rue Marcel Paul BP 11802 44018 Nantes
Tél 02 40 35 92 50
Fax 02 40 35 92 51
E-mail : gilles.roquinarch@reseau.sncf.fr / judith.berenguer-levraux@gmail.com

Fait en 4 exemplaires originaux

A
le

Pour l'État

A
le

Pour la Région Bretagne

Le préfet de Région

Amaury de SAINT-QUENTIN

Le président

Loïc CHESNAIS-GIRARD

A
le

Pour le Président d'AQTA

Le président

A
le

Pour SNCF Réseau

Le directeur territorial

Philippe LE RAY

Frédéric ÉTÈVE

ANNEXES

- Annexe 1 Conditions générales financeurs publics**
- Annexe 2 Coût de l'opération et échéancier prévisionnel des appels de fonds**
- Annexe 3 Planning prévisionnel**

Annexe 1 : Conditions générales Finances publiques

Annexe 2 : Coût de l'opération et échéancier prévisionnel des appels de fonds

Budget selon périmètre de maîtrise d'ouvrage aux conditions économiques de référence (juin 2022)

Pour le périmètre SNCF Réseau et G&C

CPDR 06/2022			
		REA	TOTAL
A	ACQUISITIONS FONCIERES (hors MC1)		
B	TRAVAUX		
	0	40 000 €	40 000 €
	010 - Investigations	65 776 €	65 776 €
	0	29 038 672 €	29 038 672 €
	0	199 465 €	199 465 €
	0	2 508 889 €	2 508 889 €
	0	494 303 €	494 303 €
	0	0 €	0 €
	0	704 858 €	704 858 €
	TOTAL MBP CE 06/2022		
		33 051 963 €	33 051 963 €
C	PRI + PRNI 8%		3 243 504 €
			3 243 504 €
D	REMUNERATION DE MOE		
	MO1+ MO2 + OP	2 968 130 €	2 968 130 €
	MO4		0 €
	TOTAL MOE		2 968 130 €
		2 968 130 €	2 968 130 €
E	AUTRES DEPENSES DE MOA		
	1 Mission MC2 - CSPS	60 000 €	60 000 €
	2 Doss Env (DLE / CNPN/Natura 2000	40 000 €	40 000 €
	3 Contrôle technique gare	8 000 €	8 000 €
			0 €
	4 Communication	35 000 €	35 000 €
	5 Base patrimoine	30 000 €	30 000 €
	6 Suivi environnemental	35 000 €	35 000 €
	TOTAL AUTRES DEPENSES DE MOA	208 000 €	208 000 €
F	REMUNERATION DU MMO 2,5%		847 870 €
		847 870 €	847 870 €
Sous totaux par phase		40 319 467 €	40 319 467 €

Pour le périmètre SNCF G&C :

CPDR 01/06/2022			
		REA	TOTAL
A	ACQUISITIONS FONCIERES (hors MC1)		
B	TRAVAUX		
	800 - Bâtiment, quais, cours et voirie (G&C)	3 475 740 €	3 475 740 €
	930 - Energie Electrique (G&C)	605 269 €	605 269 €
	TOTAL MBP CE 06/2022		
		4 081 009 €	4 081 009 €
C	PRI + PRNI 7%		326 481 €
			326 481 €
D	REMUNERATION DE MOE		
	MO1+ MO2 + OPC	481 270 €	481 270 €
	MO4		0 €
	TOTAL MOE		481 270 €
		481 270 €	481 270 €
E	AUTRES DEPENSES DE MOA		
	1 Mission MC2 - CSPS	8 000 €	8 000 €
	3 Contrôle technique gare	8 000 €	8 000 €
	5 Base patrimoine	4 000 €	4 000 €
	TOTAL AUTRES DEPENSES DE MOA	20 000 €	20 000 €
F	REMUNERATION DU MMO 2,5%		122 719 €
		122 719 €	122 719 €
Sous totaux par phase		5 031 479 €	5 031 479 €
EFP CE 01/06/2022			5 031 500 €

Budget selon périmètre de maitrise d'ouvrage aux conditions économiques de l'opération (en € courants)

Pour le périmètre SNCF Réseau et G&C

Montant de la phase REA en € courants	TOTAL
A - Foncier (TP01)	43 106 €
B - Travaux (TP01)	35 771 409 €
C - Provision pour risques (TP01)	3 717 664 €
D - MOE (ING)	3 293 483 €
E - AMOA (ING)	230 873 €
F - MOA SNCF Réseau (ING)	941 947 €
TOTAL	43 998 482 €

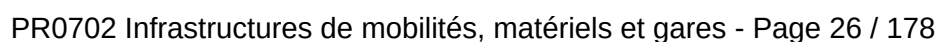
Pour le périmètre SNCF G&C

Montant de la phase REA en € courants	TOTAL
A - Foncier (TP01)	- 532 €
B - Travaux (TP01)	4 415 039 €
C - Provision pour risques (TP01)	374 209 €
D - MOE (ING)	534 213 €
E - AMOA (ING)	22 119 €
F - MOA SNCF Réseau (ING)	136 364 €
TOTAL	5 481 411 €

Échéancier prévisionnel d'appels de fonds (ADF)

REA	Clé de financement	Montants ADF € courants HT	Prévisions ADF 2026	Prévisions ADF 2027	Prévisions ADF 2028	Prévisions ADF 2029
			45%	45%	5%	5%
Etat	26,5000%	11 660 000 €	5 247 000 €	5 247 000 €	583 000 €	583 000 €
Région Bretagne	40,0000%	17 600 000 €	7 920 000 €	7 920 000 €	880 000 €	880 000 €
AQTA	26,0596%	11 466 225 €	5 159 801 €	5 159 801 €	573 311 €	573 311 €
SNCF Réseau	7,4404%	3 273 775 €	1 473 199 €	1 473 199 €	163 689 €	163 689 €
Total	100,0000%	44 000 000 €	19 800 000 €	19 800 000 €	2 200 000 €	2 200 000 €

22





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 événements 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 TP01 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 $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) \times \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. 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 événement 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 événement 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 RESEAU 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 RESEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RESEAU 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 RESEAU. 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. CESSIION / 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 DE FINANCEMENT N° 4

MODERNISATION DU TECHNICENTRE DE MAINTENANCE BRETAGNE

Relative à la construction du bâtiment de maintenance sur le site de Rennes

Entre

La Région Bretagne, dont le siège est situé à l'Hôtel de Région, 283 avenue du Général Patton, 35711 Rennes, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Loïc CHESNAIS-GIRARD, autorisé par délibération n°25_0702_07 de la Commission permanente du Conseil Régional en date du 03 novembre 2025,

Ci-après désignée « la Région »,

L'État, représenté par Monsieur Amaury de SAINT-QUENTIN, préfet de la région Bretagne et d'Ille-et-Vilaine, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « l'Etat »,

La métropole de Rennes, dénommée Rennes Métropole, domiciliée 4 avenue Henri Fréville, 35200 Rennes, représentée par Mme Nathalie Appéré, autorisée par décision du 02 octobre 2025

Ci-après désignée par « Rennes Métropole »

d'une part,

Et

SNCF VOYAGEURS, société anonyme 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,

Ci-après désignée « SNCF Voyageurs »

D'autre part,

Ci-après désignées 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, ci-après désignée « Convention d'exploitation TER » ;

Vu l'ensemble des délibérations budgétaire de l'exercice en cours ;

Vu la délibération n°22_DAJCP_SA_08 des 30 juin et 1^{er} juillet 2022 fixant les délégations de la Commission permanente du Conseil régional ;

Vu le contrat de plan État - Région Bretagne 2021-2027, et son avenant 2023-2027 relatif au volet « infrastructures de transport et mobilités » signé le 1^{er} juillet 2024, ci-après désigné « CPER 2023-2027 ».

Il est convenu ce qui suit.

SOMMAIRE

Préambule	5
Article 1 Objet de la convention	5
Article 2 Durée de la Convention.....	5
Article 3 Pièces contractuelles	5
Article 4 Rôle des Parties.....	6
Article 4.1 Rôle de SNCF Voyageurs – Maîtrise d’ouvrage	6
Article 4.2 Rôle de l’État, de la Région Bretagne, du Département et de Rennes Métropole.	6
Article 5 Planning prévisionnel	6
Article 5.1 Planning prévisionnel	6
Article 5.2 Modification du Programme.....	7
Article 5.3 Modalités de suivi du Programme	7
Article 5.4 Impacts du Programme sur l’exploitation du service au titre de la Convention d’exploitation TER.....	7
Article 6 Coût prévisionnel du Programme	8
Article 7 Dispositions financières	8
Article 7.1 Coût prévisionnel du Programme aux conditions économiques de janvier 2024	8
Article 7.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation.....	8
Article 7.3 Modalités des appels de fonds	9
Article 7.4 Échéancier d’appels de fonds	9
Article 7.5 Conditions de règlement.....	10
Article 7.6 Domiciliation de la facturation	11
Article 8 Propriété des études	11
Article 9 Confidentialité.....	12
Article 10 Cas de force majeure	12
ARTICLE 11 Règlement des litiges	12
Article 12 Communication.....	12
(a) Travaux de construction du bâtiment de maintenance.....	18
(b) Travaux connexes.....	18

Préambule

Afin d'accompagner le développement de la mobilité ferroviaire décarbonée, la Région Bretagne a décidé d'acquérir de nouveaux matériels roulants dont 9 rames automotrices électriques de 491 places qui seront livrées en 2026.

Dans cette perspective, l'État, la Région Bretagne, le Département, Rennes Métropole et SNCF Voyageurs, souhaitent augmenter la capacité du site de maintenance du Technicentre Bretagne, afin d'y accueillir ces nouveaux matériels roulants.

Il s'agit d'adapter les installations existantes de manière à absorber l'augmentation du besoin en maintenance, notamment pour des rames longues, en créant 2 voies couvertes de 110 m de long et des installations annexes.

Ces études et travaux s'étaleront jusqu'en fin 2027 et sont évalués à un investissement de 60M€ (CE courante) et sont inscrites au CPER 2023-2027. Cet investissement sera financé à 35 % par l'État, 60,8 % par la Région Bretagne et à 4,2 % par les autres collectivités locales au travers de plusieurs conventions de financement successives.

La présente convention est la quatrième convention de financement de l'extension du Technicentre Bretagne sur le site de Rennes.

Article 1 Objet de la convention

La présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objet de préciser les modalités de financement, par la Région Bretagne, l'État, le Département et Rennes Métropole pour la réalisation par SNCF Voyageurs du programme (ci-après « le Programme ») dont la consistance est décrite dans l'Annexe 1.

La participation du Département d'Ille et Vilaine sera sollicitée ultérieurement.

Le Programme permettra la réalisation de la construction d'un bâtiment de maintenance de 2 voies de 110 mètres.

Article 2 Durée de la Convention

La Convention prend effet à la signature de la dernière des cinq Parties. Elle est conclue jusqu'à la finalisation du Programme et jusqu'au parfait paiement de la totalité des sommes dues par les Parties et au solde des litiges entre les Parties. La fin prévisionnelle du Programme est fixée en décembre 2027. La clôture prévisionnelle de la Convention se situe au 1er semestre 2028.

Article 3 Pièces contractuelles

La Convention est constituée du présent document et des annexes suivantes :

- Annexe 1 : Description du Programme
- Annexe 2 : Planning prévisionnel du Programme
- Annexe 3 : Coût prévisionnel du Programme

- Annexe 4 : Échéancier prévisionnel indicatif d'appel de fonds en Euro courants.

Article 4 Rôle des Parties

Article 4.1 Rôle de SNCF Voyageurs – Maîtrise d'ouvrage

SNCF Voyageurs assure la maîtrise d'ouvrage (MOA), à ce titre, elle assure les missions suivantes :

- Conduite de projet,
- Définition des fonctionnalités attendues des différentes installations,
- Insertion de l'atelier dans son environnement,
- Réalisation des études nécessaires aux travaux de réalisation du Programme,
- Construction des éléments du programme,
- Conduite de travaux (d'après la loi MOP).

Constitution de l'Équipe Projet.

SNCF Voyageurs TER Bretagne assure la maîtrise d'ouvrage du Programme. Afin de disposer de l'ensemble des compétences requises une structure projet a été créée selon le découpage décrit ci-dessous :

- AMO Marchés, Procédures, Risques et Planning ainsi que suivi budgétaire : Agence Projets Bretagne Pays de la Loire (BPL),
- AMO Technique pour la partie MOE Bâtiment Externe : Agence Projets BPL,
- MOE Infra (études et travaux) : Agence Projets BPL / PRI BPL / Infrapôle Bretagne,
- MOE Bâtiment (études et travaux) : Systra.

SNCF Voyageurs s'engage également à assurer le reporting (information régulière de l'avancement du Programme) auprès de la Région Bretagne, de l'Etat, du Département, et de Rennes Métropole. SNCF Voyageurs met à leur disposition à leur demande tous les éléments de reporting et de contrôle leurs permettant de vérifier la bonne utilisation du financement accordé et anticiper et programmer les besoins financiers correspondants. Toute modification substantielle du Programme est conditionnée à l'avis préalable des co-financeurs.

Article 4.2 Rôle de l'État, de la Région Bretagne, du Département et de Rennes Métropole.

L'État, la Région, le Département et Rennes Métropole assurent le co-financement du Programme au titre du CPER 2023-2027 ainsi que, dans le cas de la Région, au titre de sa compétence d'autorité organisatrice des mobilités et notamment des transports ferroviaires régionaux.

Article 5 Planning prévisionnel

Article 5.1 Planning prévisionnel

Le planning prévisionnel du Programme est repris en Annexe 2.

Ce planning est donné à titre indicatif, il sera adapté et communiqué aux financeurs tout au long du projet.

Article 5.2 Modification du Programme

SNCF Voyageurs veillera à l'optimisation de ce Programme en tenant compte des contraintes de maintien en exploitation du technicentre pendant la durée des travaux. Elle pourra anticiper, reporter ou annuler des opérations et en informera l'État et la Région et Rennes Métropole, notamment dans le cas où ces modifications viendraient à interférer avec la Convention d'exploitation TER en cours.

Toute autre modification du Programme, en cours de réalisation, est partagée entre les Parties et doit faire l'objet d'un avenant à la Convention, qui précisera les conséquences financières le cas échéant, leurs conditions de prise en charge par les financeurs, et les délais de ladite modification. Dans le cas où une telle modification du Programme entraînerait des conséquences sur la Convention d'exploitation TER, un avenant à cette dernière est conclu entre SNCF Voyageurs TER Bretagne et la Région Bretagne afin de préciser les nouvelles conditions de prise en charge.

Dans l'hypothèse où le Programme viendrait à devoir être interrompu pour quelque motif que ce soit, les Parties se concerteront pour arrêter par voie d'avenant la prise en charge de toutes les conséquences financières et/ou non financières dans le cadre du projet d'extension du Technicentre Bretagne mais également sur la Convention d'exploitation TER en ce qui concerne la Région.

Il est entendu entre les Parties que toutes les dépenses de fournitures et travaux déjà engagées par SNCF Voyageurs seront prises en charge par l'État, la Région, et Rennes Métropole dans le cadre de cet avenant.

Article 5.3 Modalités de suivi du Programme

Le suivi du Programme est réalisé lors des comités de suivi trimestriels organisés par SNCF Voyageurs TER Bretagne réunissant des représentants de l'État, de la Région, et de Rennes Métropole.

Les parties prenantes sont tenues informées de l'avancement du Programme par SNCF Voyageurs. Cette dernière les informe en particulier des modifications de Programme qu'il est nécessaire d'entreprendre pour respecter le planning prévisionnel et les coûts du Programme, ainsi que les impacts éventuels sur le plan de transport.

En complément des réunions de travail seront organisées si besoin.

Autant que de besoin, les Parties se réservent la possibilité d'y associer le ou les prestataires missionnés par l'Etat, la Région, et Rennes Métropole, ou par SNCF Voyageurs sur cette problématique ou toute autre partie que les parties jugeront nécessaires.

Article 5.4 Impacts du Programme sur l'exploitation du service au titre de la Convention d'exploitation TER

La réduction de la disponibilité des installations de maintenance induite par la réalisation du Programme pourra entraîner des conséquences sur la réalisation de l'offre de transport telle que définie à la Convention d'exploitation TER. SNCF Voyageurs ne pourra, à ce titre, ni voir sa

responsabilité engagée, ni se voir appliquer les mécanismes de malus et pénalités au titre de la présente Convention ou de la Convention d'exploitation TER.

Ces derniers sont portés à la connaissance de la Région par SNCF Voyageurs. Les Parties conviennent de se réunir pour évoquer les conséquences sur le Programme.

Article 6 Coût prévisionnel du Programme

Le coût prévisionnel du Programme est de 22,7 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2024.

Ce montant est détaillé en Annexe 3.

Ce montant inclus une provision pour aléas correspond à un taux forfaitaire de 10% du montant prévisionnel des travaux.

Article 7 Dispositions financières

Article 7.1 Coût prévisionnel du Programme aux conditions économiques de janvier 2024

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur les installations de maintenance, ces financements sont placés en dehors du champ d'application de la TVA.

Les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Voyageurs correspondent à un taux forfaitaire de 5 % des coûts réels finaux du Programme et sont à ce stade calculés à partir du montant prévisionnel du Programme susmentionné.

Le montant prévisionnel de financement est évalué à 22 737 719 € HT, en euros aux conditions économiques (CE) de janvier 2024.

Article 7.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Afin de tenir compte de manière anticipée des ajustements de coûts en euros courants, les Parties ont convenu d'intégrer à la Convention une actualisation, basée sur une hypothèse d'évolution de des coûts de 3 %, adossée au planning prévisionnel de réalisation du Programme en Annexe 2 de la Convention.

Le montant prévisionnel du besoin de financement en euros courants est donc estimé à 24 543 982,86 € HT (vingt-quatre millions cinq cent quarante-trois mille neuf cent quatre-vingt-deux euros et quatre-vingt-six centimes).

La participation de Rennes Métropole au financement de ce Programme s'élève à 2 000 000 € ; ce montant est forfaitaire et non actualisable. S'agissant de participation forfaitaires Rennes Métropole ne sera pas concerné par le calcul de la répartition des éventuelles économies réalisées sur le Programme.

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

Étiquettes de lignes	clé de répartition % indicatif	total en € courants
part Etat	35 %	8 590 394
part Rennes Métropole	8,14863672 %	2 000 000
part Région Bretagne	56,85136328 %	13 953 588,86
TOTAL	100 %	24 543 981,86

Article 7.3 Modalités des appels de fonds

SNCF Voyageurs procède aux appels de fonds auprès de l'Etat, de la Région, et de Rennes Métropole suivant l'échéancier qui figure en Annexe 4 de la présente Convention.

Les acomptes de l'Etat et de la Région sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visés par le Directeur d'Opération de SNCF Voyageurs. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80 % du montant de la participation définie à l'article 7.2.

Au-delà des 80 %, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du montant en euros courants défini à l'article 7.2.

L'acompte forfaitaire de Rennes Métropole ne sera pas accompagné d'un certificat d'avancement des travaux. Les appels de fonds n'étant pas conditionnés à un avancement des travaux.

Après achèvement de l'intégralité du Programme, SNCF Voyageurs présentera le relevé de dépenses final de la Convention sur la base des dépenses réelles et du forfait de MOA.

Sur la base de celui-ci, SNCF Voyageurs procède, auprès de l'Etat et de la Région, à la présentation d'un appel de fonds complémentaire pour le règlement du solde appelé décompte général définitif (DGD) qui correspond à la différence entre le montant des appels de fonds et le montant final du Programme en euros courants ou au remboursement d'un trop perçu après l'émission d'un titre de recettes par la Région et l'État. Concomitamment un rapport d'exécution sera diffusé aux Parties afin de valider la conformité du Programme réalisé. Ledit appel de fonds est établi pour règlement du DGD tenant compte des subventions réellement perçues par SNCF Voyageurs, au regard de la clé de répartition détaillée à l'article 7.2, déduction faite des subventions réellement perçues par SNCF Voyageurs.

Article 7.4 Échéancier d'appels de fonds

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 4 à titre indicatif. Il pourra faire l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier du

Programme. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées au procès-verbal des comités techniques et financiers.

Article 7.5 Conditions de règlement

Les appels de fonds donnent lieu à paiement l'État et la Région au profit de SNCF Voyageurs, dans les 30 jours suivant leur réception conformément à l'échéancier d'appel de fond joint en Annexe 4, sur le compte n° 31489 00010 0 00261649158 47 ouvert au nom de SNCF VOYAGEURS TER BRETAGNE INV auprès de CA CIB, avec reprise des références exactes des appels de fonds.

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 Voyageurs 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 voyageurs sur l'opération du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE

Titulaire du compte
Account owner

SNCF VOYAGEURS
TER ISM BRE
1 RUE CAMILLE MOKE
93200 SAINT DENIS



Identifiant national de compte bancaire – RIB

Code Banque	Code Guichet	N° de Compte	Clé RIB	Domiciliation	
31489	00010	00261649158	47	CREDIT AGRICOLE CIB	Paris

Identifiant international de compte bancaire – IBAN

IBAN (International Bank Account Number)

FR76 3148 9000 1000 2616 4915 847

Identifiant international de l'établissement bancaire – BIC

BIC (Bank Identifier Code)

BSUIFRPP

Imputations propres à la DREAL :

Programme	Action	Sous- action	Centre financier	Domaine fonctionnel	Code activité
203	41	1	0203-bret-e035	0203-41-01	020341NC35C3

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.

Facturation adressée à la Région

-le numéro SIRET de la région Bretagne : 23350001600040
 -le service CHORUS : 167

Facturation adressée à Rennes Métropole

-le numéro SIRET de Rennes Métropole : 243 500 139 00189
 -le service CHORUS : 804-2110-RM-Dircove-20

Article 7.6 Domiciliation de la facturation

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° 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 ist.dreal-bretagne @developpement.durable.gouv.fr facturation.uad.mmo.ist.dreal@developpement-durable.gouv.fr
Région Bretagne	283 avenue du Général Patton CS 21101 35711 RENNES CEDEX 7	DITMO / SEFMCM	02 22 51 43 22 secretariat.mer.canaux.mobilites @bretagne.bzh
Rennes Métropole	4 avenue Henri Fréville - CS 93111 - 35031 Rennes	Direction des coopérations métropolitaines, de la Veille territoriale et de l'Evaluation	02.99.86.63.12 dircove@rennesmetropole.fr

Article 8 Propriété des études

Les études menées dans le cadre de la Convention restent la propriété exclusive de SNCF Voyageurs.

Les rapports d'études et tous les documents et supports spécifiques à la réalisation du Programme sont communiqués à la Région à Rennes Métropole et à l'État. Toute diffusion de quelque nature que ce soient des documents ainsi communiqués est subordonnée à l'accord préalable de SNCF Voyageurs.

Article 9 Confidentialité

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

Chaque Partie ne peut faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et express de l'autre Partie.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivent à l'expiration de la Convention, quelle qu'en soit la cause et pendant une durée de cinq ans à compter de ladite expiration

Article 10 Cas de force majeure

Dans l'hypothèse où la survenance d'un cas de force majeure, d'évènements ou de circonstances exceptionnels, tels que notamment une pandémie, la situation géopolitique et économique liée au conflit en Ukraine (tensions sur les approvisionnements), la pénurie mondiale de matières premières impacte l'exécution de la Convention, et notamment, un impact sur le plan de transport, un décalage de calendrier de réalisation, une interruption du Programme, une évolution des coûts du Programme, SNCF Voyageurs en informe l'État ,Rennes Métropole et la Région, par courriel et lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par voie dématérialisée, dès qu'elle en a connaissance, en précisant les conséquences du cas de force majeure, de l'évènement ou de la circonstance exceptionnels sur l'exécution de la présente Convention. Les Parties conviennent de suspendre tout ou partie de l'exécution de la Convention si nécessaire et de se rapprocher pour acter les conditions de poursuite du Programme et les modalités de prise en charge des surcoûts induits par les co-financeurs.

Article 11 Règlement des litiges

En vue de trouver ensemble une solution à tout litige auquel pourrait donner lieu la conclusion, l'interprétation, l'exécution ou la cessation de la présente Convention, les Parties conviennent de se réunir dans les quinze jours à compter de la réception d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception notifiée par l'une des Parties.

Si au terme d'un délai de trois mois à compter de la réception de la lettre recommandée sus visée, les Parties n'arrivaient pas réussi à se mettre d'accord sur un compromis ou une solution, le litige pourrait être soumis au tribunal administratif de Rennes.

Article 12 Communication

SNCF Voyageurs mentionnera la participation de l'Etat, de la Région, et de Rennes Métropole sur l'ensemble des documents établis et lors des manifestations valorisant l'objet du financement.

Les documents, supports de communication mentionneront explicitement les logos des cofinanceurs. Le logo de l'Etat devra être dans tous les cas affichés conformément à la charte graphique de l'État à laquelle il convient de se référer.

SNCF Voyageurs devra consulter les cofinanceurs lors d'un projet intéressant ce Programme.

Fait à Rennes, le.....en quatre exemplaires originaux

Pour la Région,
Le Président du Conseil régional de Bretagne

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Pour l'Etat
Le préfet de la région Bretagne

Amaury de SAINT-QUENTIN

Pour SNCF Voyageurs,
La Directrice régionale TER Bretagne

Magali EUVERTE

Pour Rennes Métropole
La Présidente

Nathalie APPERE

Annexe 1 Description du Programme

(a) Travaux de construction du bâtiment de maintenance

Le bâtiment de maintenance est un bâtiment industriel de 128 m de long par 16 m de large couvrant une surface totale de 2100 m² comportant 2 voies de 110 mètres de long permettant la maintenance de rames automotrices électriques REGIO 2N . L'équipement des voies de maintenance permet aux opérateurs d'accéder en tous points de la rame susceptible de faire l'objet d'une opération de la maintenance.

- Des passerelles permettent d'accéder à la toiture des rames
- La voie de circulation est posée sur pilotis de sorte qu'il soit possible de circuler et d'intervenir sous la rame. Des Escabeaux et estacades permettent d'intervenir sur les faces sur matériel
- Un « pont roulant » permet la manutention de charges lourdes (6T)
- La mise en place de la rame sur la voie de maintenance peut être réalisée en autonomie à l'aide de la caténaire. La Caténaire positionnée à l'intérieur du bâtiment est escamotable afin de faciliter le déplacement des agents de maintenance sur la toiture de la rame.



(b) Travaux connexes

- Adaptation du bâtiment à la maintenance de la fonction ERTMS présente sur les rames REGIO 2N livrées en 2026
- Construction d'un bassin de rétention des eaux pluviales.
- Remise en état du site création des pistes et itinéraires
- Aménagements paysager et remodelage des terres excavées.

Annexe 2 Planning prévisionnel du Programme

Étiquettes de lignes	2025	2026	2027	2028
Adaptation à l'ERTMS				
Allongement relais électrique et travaux voie de réserve (maîtrise d'oeuvre chantier INFRAPOLE)				
Allongement relais électrique et travaux voie de réserve (SLG sécurité logisitique encadrement du chantier par INFRA POLE)				
AMOA AMOE Agence Projets BPL_Convention Coopération 4				
Extension Bâtiment ZTER Tous corps d'état				
Travaux EALE (équipits intérieurs, automates, y compris mise en conformité anciens automates) - TEF, ZTER				
Travaux VRD Remise en état du site et création pistes et itinéraires				

Annexe 3 Cout prévisionnel du Programme

	description	TOTAL € constants 2024	TOTAL € courants
4,1	Adaptation à l'ERTMS	75 000	79 500
4,2	Extension Bâtiment ZTER Tous corps d'état	14 566 920	15 746 840
4,3	Travaux EALE (équipits intérieurs, automates, y compris mise en conformité anciens automates) - TEF, ZTER	1 000 000	1 085 500,86
4,4	Travaux VRD Remise en état du site et création pistes et itinéraires	770 000	835 835
4,5	AMOA AMOE Agence Projets BPL_Convention Coopération 4	838 166	902 914
4,6	Allongement relais électrique et travaux voie de réserve (SLG sécurité logisitique encadrement du chantier par INFRA POLE)	1 580 935	1 679 829
4,7	Allongement relais électrique et travaux voie de réserve (maîtrise d'oeuvre chantier INFRAPOLE)	940 908	1 012 175
	TOTAL GENERAL	19 771 929	21 342 593,86
10%	provision pour Aléas industriel 10 %	1 977 193	2 134 259
5%	MOA SNCF voyageurs TER Bretagne 5%	988 596	1 067 130
TOTAL		22 737 718	24 543 982,86
35%	part Etat		8 590 394
	part Région		13 953 588,86
	part Communauté urbaine Rennes Métropole		2 000 000

Annexe 4 Echancier indicatif prévisionnel d'appel de fonds en Euros courants

Étiquettes de lignes	2025	2026	2027	2028	total
part Etat	492 070	2 441 574	5 583 341	73 408	8 590 394
part Région		4 609 644	9 212 686	131 258,86	13 953 588,86
part Rennes Métropole		1 000 000	1 000 000		2 000 000
Total général	492 070	8 051 218	15 796 027	204 666,86	24 543 982,86



Convention

relative au financement des études préliminaires en vue de la libération et de la reconstitution des installations ferroviaires de SNCF Réseau sur le site de la gare de Brest

Ligne n°420 000 PARIS BREST

Avenant n°1

Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Région Bretagne, représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président, dûment habilité à signer le présent avenant par délibération n° **25_702_07** de la Commission permanente du Conseil Régional du **03/11/2025**, ci-après désignée « Région Bretagne »,

Brest métropole, représentée par Monsieur François CUILANDRE, Président, dûment habilité à signer le présent avenant par délibération n° B 2025-07-101 du Bureau de la métropole du 4 juillet 2025, ci-après désignée « Brest métropole »,

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, représenté par Monsieur Frédéric ÉTÈVE directeur territorial Bretagne-Pays de la Loire, dûment habilité à cet effet, ci-après désigné « SNCF Réseau »,

SNCF RÉSEAU, la Région Bretagne et Brest Métropole 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 protocole de gouvernance relatif au projet de développement de la gare de Brest signé le 10 mars 2023 entre l'Etat, la Région Bretagne, Brest Métropole, SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau et la société nationale SNCF pour le volet foncier.
- La convention relative au financement d'une étude de l'analyse de la valeur et des études d'exploitation en vue de la libération et de la reconstitution des installations ferroviaires de SNCF Réseau sur le site de la gare de Brest signée le 25 juillet 2023,
- La convention relative au financement des études préliminaires en vue de la libération et de la reconstitution des installations ferroviaires de SNCF Réseau sur le site de la gare de Brest signée le 25 janvier 2025,
- La délibération de la Commission permanente du Conseil régional en date du 3 novembre 2025 approuvant le présent avenant,
- La délibération n° B 2025-07-101 du Bureau de la métropole en date du 4 juillet 2025 approuvant le présent avenant,

SOMMAIRE

ARTICLE 1 DE L'AVENANT N°1– OBJET DU PRÉSENT AVENANT	7
ARTICLE 2 DE L'AVENANT N°1 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER » DE LA CONVENTION INITIALE.....	7
2.1 OBJECTIF DES ÉTUDES	7
2.2 CONTENU DES ÉTUDES.....	7
2.2.1 Étape 1 : confirmation de la faisabilité technique	7
2.2.1 Étape 2 : suite des études préliminaires	8
2.3 RÉSULTATS DES ÉTUDES	8
ARTICLE 3 DE L'AVENANT N° 1 – MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 « CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION » DE LA CONVENTION INITIALE.....	9
ARTICLE 4 DE L'AVENANT N° 1 – MESURES D'ORDRE.....	1

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIV

Un protocole de gouvernance relatif au projet de développement de la gare de Brest a été signé le 10 mars 2023 entre l'Etat, la Région Bretagne, Brest Métropole, SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau et la société nationale SNCF pour le volet foncier. Il permet de partager les enjeux et objectifs du projet de développement de la gare de Brest, de mobiliser les partenaires sur un certain nombre d'études programmatiques et pré-opérationnelles nécessaires au montage et à la définition du projet, dans l'objectif de préfigurer un futur contrat de pôle qui définira les modalités financières et les conditions de réalisation du projet de développement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Brest.

Ainsi, dans le cadre de ces travaux pour l'aménagement du pôle d'échanges multimodal et des développements urbains envisagés sur la face nord du faisceau ferroviaire de la gare de Brest (prévus au-delà de 2029), des études d'analyse de la valeur ont été menées par SNCF Réseau et ont permis d'élaborer un programme de travaux de libération-reconstitution des installations ferroviaires qui permettrait de répondre aux besoins d'aménagement du PEM de Brest.

A l'issue de la première phase des études, les partenaires se sont accordés sur des ambitions et objectifs partagés, exposés ci-dessous.

Le projet du PEM s'articule autour de quatre axes majeurs :

- **Consolider l'intermodalité** : améliorer la connexion entre les différents modes de transport disponibles au PEM, notamment le tramway, le BHNS, la gare ferroviaire et la gare routière, afin d'assurer une meilleure fluidité des déplacements et renforcer la place des mobilités actives (cycles, piétons...) par des aménagements adaptés.
- **Renforcer les relations entre la ville, la gare et le port** : assurer une continuité urbaine et fonctionnelle entre ces espaces stratégiques.
- **Faire du PEM une porte d'entrée sur la Métropole** : concevoir des espaces publics clairs, lisibles et accessibles par tous.
- **Ancrer le PEM dans son quartier** : étendre le PEM jusqu'aux façades urbaines environnantes et intégrer les développements futurs aux enjeux du PEM.

Pour atteindre ces ambitions, plusieurs actions concrètes sont envisagées :

- **Desserrer le PEM et organiser les fonctions selon l'intermodalité souhaitée** : les principaux modes de transport en commun sont mis à proximité, le stationnement est réparti à travers des ouvrages et situé selon les besoins et les origines des usagers.
Ce rééquilibrage des usages permet d'assurer une meilleure répartition des flux et des activités.
- **Créer de nouveaux accès routiers et piétons** : améliorer la desserte et la lisibilité du site pour faciliter l'orientation et les déplacements des usagers.
- **Optimiser la gestion du stationnement** : adapter l'offre de stationnement en fonction des besoins des usagers et de leur provenance tout en libérant l'espace public ;
- **Offrir des espaces publics accessibles à tous** : affirmer la triple orientation de la gare et organiser les trois parvis en fonction des usages.
- **Intégrer le confort climatique** : penser des aménagements résilients et adaptés aux conditions météorologiques pour assurer le confort des usagers en toutes saisons.
- **Des programmes complémentaires aux fonctions de mobilités à destination des usagers** : maintenir l'offre de restauration existante et implanter une offre non concurrentielle à destination des usagers, des touristes et des riverains. Cette offre sera pensée dans une logique de reconfiguration et de réutilisation du bâti existant, gage de sobriété du projet.
- **Adopter une approche « de façade à façade »** : renforcer l'intégration du PEM dans le tissu urbain et de rattacher la gare à la ville.

Dans ce cadre, la Région et Brest Métropole ont souhaité poursuivre en menant des études préliminaires de libération et reconstitution du foncier ferroviaire visant à permettre ces aménagements

tout en tenant compte des évolutions du projet de mise en accessibilité de la gare de Brest et de l'évolution du plan de transport à horizon 2030 puis à l'horizon du projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL). Ces études ont fait l'objet d'une convention de financement, basée sur un scénario de libération initialement retenu, signée le 25 janvier 2025 par La Région Bretagne, Brest Métropole et SNCF Réseau.

Les études globales de conception du projet de niveau plan-guide, pilotées par Brest métropole, ont cependant abouti à la proposition d'un scénario de libération du foncier SNCF optimisé par rapport au scénario inscrit dans la convention des études préliminaires, ayant fait l'objet d'une validation par les partenaires en janvier 2025.

L'objet de cet avenant est de prendre en compte cette décision et de l'intégrer aux études préliminaires du périmètre SNCF Réseau, sans modification du montant global des études.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1 DE L'AVENANT N°1– OBJET DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant a pour objet :

- La modification du programme de l'étape 1 des études préliminaires à réaliser suite à l'évolution du périmètre des emprises SNCF Réseau à libérer pour les besoins d'aménagement du PEM de Brest
- La modification de la répartition des clés de financement

Ainsi, il convient de modifier l'article 2 « Description des études à réaliser », l'article 5.2 « Plan de financement » et l'annexe 2 « Caractéristiques de l'opération : coût, fonctionnalités, délais... » de la convention initiale, l'annexe 3 « calendrier révisable des appels de fonds ».

ARTICLE 2 DE L'AVENANT N°1 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER » DE LA CONVENTION INITIALE

L'article 2 « DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER » de la convention initiale est modifié de la manière suivante :

2.1 Objectif des études

Les études préliminaires ont pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération.

2.2 Contenu des études

L'opération consiste à libérer et reconstituer les emprises ferroviaires pour les besoins d'aménagement du PEM de Brest, en tenant compte des évolutions du projet de mise en accessibilité de la gare de Brest et de l'évolution du plan de transport à horizon 2030 puis à l'horizon du projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL).

Les études préliminaires se dérouleront en deux étapes :

2.2.1 Etape 1 : confirmation de la faisabilité technique

La première étape des études préliminaires consistera à confirmer la faisabilité technique des aménagements envisagés :

Cette première étape portera sur :

- Des acquisitions de données via des levés topo et une localisation des réseaux nécessaires aux études des phases suivantes
- Des études techniques qui permettront de valider la faisabilité :
 - des aménagements nécessaires pour la libération du foncier (pour les besoins du PEM)
 - des aménagements nécessaires pour assurer l'exploitation ferroviaire de la gare de Brest avec le plan de transport envisagé à horizon LNOBPL.

Ces études seront réalisées en considérant une réduction des longueurs des voies à quais pour le projet de mise en accessibilité de la gare (SNCF Gares et Connexions).

- Des études d'exploitation qui viseront, d'une part, à actualiser celles réalisées lors de l'analyse de la valeur à horizon LNOBPL, d'autre part, à valider l'exploitabilité de la gare suite au projet de libération des emprises ferroviaires et avant le projet LNOBPL :
 - mise à jour des études d'exploitation réalisées en analyse de la valeur

- périmètre : Tous les aménagements (prise en compte des modifications nécessaires suite aux études techniques ci-dessous à réaliser et au changement de scénario retenu, prise en compte de la réduction des voies à quai pour le projet de mise en accessibilité Gare & Connexions)
- plan de transport : Horizon LNOBPL
- étude exploitation pour valider l'exploitabilité de la gare suite au projet de libération et avant LNOBPL :
 - périmètre : Aménagements liés au projet de libération + Réduction des voies à quai pour projet SNCF Gares & Connexions
 - plan de transport : 2030-2035 (+50% en heure de pointe élargie => Précisions à apporter par la Région)

Il est à noter que la convention ne porte pas sur la reconstitution de la cour des marchandises dans le port de Brest, sujet piloté par Brest métropole et la Région Bretagne. La reconstitution de cette cour fret dans l'aire Brestoïse devra être confirmée à SNCF Réseau avant la fin de l'étape 1 afin de lui permettre de consolider sa note.

A l'issue de cette première étape, SNCF Réseau remettra à chacune des Parties dans le cadre d'un comité technique et financier une note de synthèse pour acter de la faisabilité technique des aménagements projetés, et un plan définissant une emprise libérable.

Sur la base des résultats de cette étape 1, Brest Métropole étudiera la faisabilité d'insertion de ses aménagements dans les emprises ferroviaires libérables en intégrant les contraintes d'exploitation du groupe SNCF.

Par la suite, Brest Métropole présentera le résultat de ses études aux partenaires et les adaptations nécessaires éventuelles seront identifiées puis discutées.

Les Parties se prononceront alors sur la poursuite ou l'arrêt des études préliminaires. En cas de poursuite, le programme, le coût et le planning de l'étape 2 des études préliminaires seront réévalués et pourront donner lieu à l'établissement d'un avenant si les modifications apportées entraînent un besoin de financement complémentaire.

2.2.1 Etape 2 : suite des études préliminaires

En cas d'accord des Parties pour engager l'étape 2 des études, les études préliminaires porteront sur :

- l'acquisition des données nécessaires à la poursuite des études
- les études d'aménagements nécessaires à la libération du foncier (hors réduction de voies à quais, et aménagements pour LNOBPL).

Comme indiqué précédemment, le programme des études de l'étape 2 sera réévalué à l'issue de l'étape 1 et pourra être acté par voie d'avenant si les modifications apportées entraînent un besoin de financement complémentaire.

Le programme détaillé des études préliminaires des étapes 1 et 2 figure en **annexe 2**.

2.3 Résultats des études

L'étape 1 des études préliminaires se conclura par la remise d'une note et d'un plan permettant aux Parties de décider de la poursuite ou de l'arrêt des études préliminaires.

Dans le cas de la poursuite des études, à l'issue de l'étape 2, les études se concluront par l'établissement d'un dossier de synthèse intégrant la description des travaux et une estimation des coûts de libération, accompagné d'un planning prévisionnel du projet qui sera livré aux Parties lors du comité technique dédié à la restitution des résultats des études préliminaires.

Ces livrables seront fournis au format numérique transmis par courrier électronique ou passerelle (fichier PDF).

La note relative à l'étape 1 et le dossier de synthèse de l'intégralité des études préliminaires seront réputés approuvés sans réserve, à défaut d'observation des Parties dans un délai d'un mois à compter de la date de transmission par SNCF Réseau.

ARTICLE 2 DE L'AVENANT N°1 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.2 « PLAN DE FINANCEMENT DE LA CONVENTION INITIALE

L'article 5.2 « PLAN DE FINANCEMENT » de la convention initiale est modifié de la manière suivante :

Les Parties s'engagent à participer au financement des études objet de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

5.2.1 Besoin de financement au titre de la convention de financement :

Besoin de financement total	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement en € courants
Brest Métropole	55,0000%	335 775,0000 €
Région Bretagne	45,0000%	274 725,0000 €
TOTAL	100,0000%	610 500,0000 €

5.2.2 Besoin de financement au titre de l'étape 1 des études préliminaires :

Besoin de financement étape 1	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement en € courants
Brest Métropole	55,0000%	168 025,0000 €
Région Bretagne	45,0000%	137 475,0000 €
TOTAL	100,0000%	305 500,0000 €

5.2.3 Besoin de financement au titre de l'étape 2 des études préliminaires :

Besoin de financement étape 2	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement en € courants
Brest Métropole	55,0000%	167 750,0000 €
Région Bretagne	45,0000%	137 250,0000 €
TOTAL	100,0000%	305 000,0000 €

ARTICLE 3 DE L'AVENANT N° 1 – MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 « CARACTÉRISTIQUES DE L'OPÉRATION » DE LA CONVENTION INITIALE

L'annexe 2 « caractéristiques de l'opération : coût, fonctionnalités, délais... » de la convention initiale est remplacée par la présente annexe :

FICHE OPERATION « phase opérationnelle »

Périmètre de maitrise d'ouvrage SNCF Réseau

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles de l'opération d'investissement objet de la présente convention de financement.

Libération des emprises ferroviaires sur le site de la gare de Brest

Objectif visé :

L'opération consiste à libérer et reconstituer les emprises ferroviaires pour les besoins d'aménagement du PEM de Brest, en tenant compte du projet de mise en accessibilité de la gare de Brest et des évolutions du plan de transport à horizon du projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL).

Programme de l'opération de libération/reconstitution :

Le programme sera à compléter lors des études préliminaires, il comprendra sous réserve de confirmation dans le cadre de l'étape 1 :

- Travaux nécessaires à la cession de la Halle SERNAM ;
- Dépose des voies 12, 14 et 16 ;
- Réalisation d'un accès accessible pour un porte-char pour le mainteneur sur une longueur utile de 120m le long de la V18 (+ surface de stockage pour mainteneur précise à définir le long de la V14) ainsi que l'espace nécessaire au retournement des PL ;

Programme des travaux nécessaires à assurer une exploitation de la gare de Brest à horizon LNOBPL :

- Electrification V10, V13 et V15 ;
- Création d'un tiroir de 220m le long de la voie 2 et de communications entre les voies A à F permettant des manœuvres entre les voies principales et le faisceau de remisage pair V8-20

Hypothèses considérées :

- TGV Atlantique retirés de la circulation à l'horizon du projet
- Dans le cadre du projet de mise en accessibilité de la gare de Brest, l'objectif de réduction des longueurs de voies à quai : environ 40 mètres.

Eléments financiers

Le coût de la phase Etudes Préliminaires (EP) est évalué à 579 960 € aux CE 05/2024, soit 610 500 € HT courants et se décompose de la façon suivante :

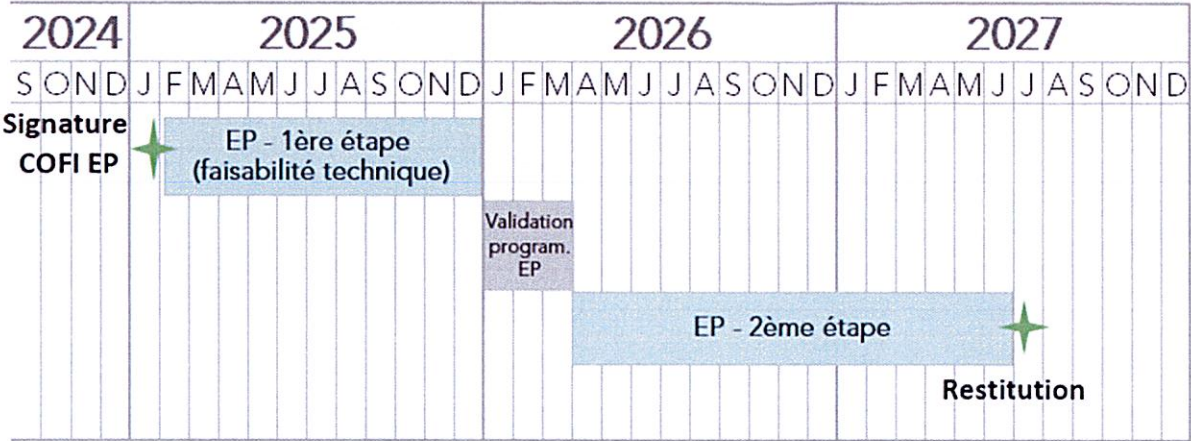
Montant de la phase en € constants	Budget total	Etape 1	Etape 2
A - Foncier	- €	- €	- €
B - Acquisitions de données	259 173 €	136 673 €	122 500 €
C - Provision pour risques	27 468 €	12 584 €	14 884 €
D - MOE	205 100 €	87 850 €	117 250 €
E - AMOA	36 089 €	36 089 €	- €
F - MOA SNCF Réseau	52 130 €	20 540 €	31 590 €
TOTAL	579 960 €	293 736 €	286 224 €

Montant de la phase en € courants	Budget total	Etape 1	Etape 2
A - Foncier	- €	- €	- €
B - Acquisitions de données	272 869 €	142 378 €	130 491 €
C - Provision pour risques	29 133 €	13 109 €	16 023 €
D - MOE	215 726 €	91 181 €	124 545 €
E - AMOA	37 457 €	37 457 €	- €
F - MOA SNCF Réseau	54 866 €	21 319 €	33 548 €
TOTAL	610 052 €	305 445 €	304 607 €
Total arrondi	610 500 €	305 500 €	305 000 €

Le coût de l'étape 2 sera réévalué à l'issue de l'étape 1 selon le nouveau calendrier et les modifications de programme issues de l'étape 1.

Eléments de calendrier :

- **Calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de mise en service**
 - Hypothèses :
 - o Convention de financement de reprise des études préliminaires signée en janvier 2025
 - o Transmission par la Région Bretagne et Brest Métropole, avant le lancement de l'étape 2 des décisions prises quant à la reconstitution de la cour des marchandises dans l'aire Bretoise



Le calendrier de l'étape 2 sera réévalué à l'issue de l'étape 1 selon les modifications de programme issues de l'étape 1.

ARTICLE 3 DE L'AVENANT N° 1 – MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 « CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS ET MODELE D'ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES » DE LA CONVENTION INITIALE

Calendrier prévisionnel et révisable des appels de fonds

Prévisionnel des appels de fonds	2025	2026	2027	2028	TOTAL
TOTAL					
Brest Métropole	134 420,0000 €	159 403,7500 €	33 563,7500 €	8 387,5000 €	335 775,0000 €
Région Bretagne	109 980,0000 €	130 421,2500 €	27 461,2500 €	6 862,5000 €	274 725,0000 €
TOTAL	244 400,0000 €	289 825,0000 €	61 025,0000 €	15 250,0000 €	610 500,0000 €

Prévisionnel des appels de fonds : étape 1	2025	2026	2027	2028	TOTAL
Brest Métropole	134 420,0000 €	25 203,7500 €	8 401,2500 €	- €	168 025,0000 €
Région Bretagne	109 980,0000 €	20 621,2500 €	6 873,7500 €	- €	137 475,0000 €
TOTAL	244 400,0000 €	45 825,0000 €	15 275,0000 €	- €	305 500,0000 €

Prévisionnel des appels de fonds : étape 2	2025	2026	2027	2028	TOTAL
Brest Métropole	- €	134 200,0000 €	25 162,5000 €	8 387,5000 €	167 750,0000 €
Région Bretagne	- €	109 800,0000 €	20 587,5000 €	6 862,5000 €	137 250,0000 €
TOTAL	- €	244 000,0000 €	45 750,0000 €	15 250,0000 €	305 000,0000 €

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

Les études et/ou travaux de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.

État récapitulatif des dépenses					
Projet : (Code projet)		(Intitulé du projet)			
Période du :					
Phase :					
Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					HT euros
Production SNCF RESEAU					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					HT euros
TOTAL DEPENSES					HT euros

Exemple de principe

ARTICLE 4 DE L'AVENANT N° 1 – MESURES D'ORDRE

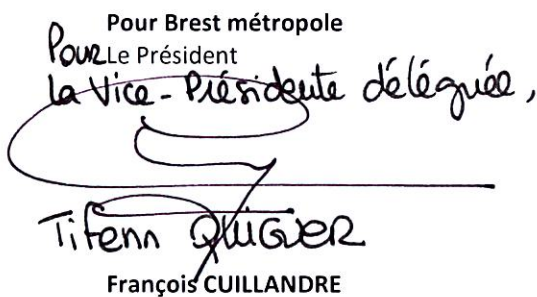
Les dispositions non modifiées de la convention de financement initiale demeurent applicables.

Le présent avenant prend effet à compter de sa signature par l'ensembles des parties.

Fait, en 3 exemplaires originaux, à Rennes, le

Pour la Région Bretagne
Le Président du Conseil Régional

Loïc CHESNAIS-GIRARD

Pour Brest métropole
~~Pour~~ Le Président
~~la Vice - Présidente déléguée,~~

François CUIILLANDRE

Pour SNCF Réseau
Le Directeur territorial Bretagne – Pays de la Loire


Frédéric ETEVE



Convention

Relative au financement des études de faisabilité sur le fonctionnement intermodal du PEM de la gare de Brest et de programmation détaillée de la gare routière de la gare de BREST

ENTRE LES SOUSSIGNES :

La Région Bretagne, représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président, dûment habilité à signer la présente convention par délibération N°25_0702_07 de la Commission permanente du Conseil Régional du 3 novembre 2025,

Ci-après désignée individuellement « **la Région** »

Brest métropole, représentée par Monsieur François CUIILLANDRE, Président dûment habilité à signer la présente convention par délibération du bureau de la métropole du 03 octobre 2025,

Ci-après désignée « **Brest métropole** »,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 93 170 030 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 Monsieur Jean-Luc BOUHADANA, Directeur régional des Gares de Bretagne, Pays de la Loire et Centre Val de Loire, dûment habilité à signer la présente convention,

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

La Région Bretagne, Brest métropole et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignées collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Vu :

- Le Pacte d'accessibilité et de mobilités pour la Bretagne signé en février 2019,
- Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 et son avenant en termes de mobilités sur la période 2023-2027 signé le 1er juillet 2024,
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (Sraddet) de la Région Bretagne, rendu exécutoire par arrêté du Préfet de la Région Bretagne en date du 17 avril 2024 et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Brest actuellement en révision,
- La labellisation par le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Bretagne le 5 juillet 2024,
- Le Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC) n°3 publié le 10 mars 2025 et plus particulièrement sa mesure 30 « Assurer la résilience des transports et des mobilités »,
- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- 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 protocole de gouvernance relatif au projet de développement de la gare de Brest signé le 10 mars 2023,

- Le contrat de pôle pour le projet de pôle d'échanges multimodal de la gare de Brest signé le 25 septembre 2025 associant, l'Etat, la Région Bretagne, Brest métropole, SNCF Gares & Connexions,

- La délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 3 novembre 2025 approuvant la présente convention,

- La délibération du Bureau de la métropole en date du 3 octobre 2025 approuvant des autorisations de programme pour la participation de Brest métropole au financement des études de programmation et de faisabilité architecturale de la gare de Brest.

- SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE DE L'ETUDE.....	6
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	6
3.1 Périmètre de l'étude	6
3.2 Objet des études	7
3.3 Contenu des études.....	8
ARTICLE 4. DUREE DES ETUDES	10
ARTICLE 5. SUIVI DES ETUDES	10
5.1 Comité de pilotage	10
5.2 Comité technique	10
ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES PRELIMINAIRES	11
6.1 Assiette de financement.....	11
6.2 Plan de financement	11
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS	12
7.1 Modalités de versements des fonds	12
7.2 Calendrier révisable des appels de fonds	12
7.3 Facturation et recouvrement.....	13
7.4 Gestion des écarts	13
ARTICLE 8. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION.....	13
ARTICLE 9. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	13
ARTICLE 10. COMMUNICATION	14
ARTICLE 11. PROPRIETE, DIFFUSION DE L'ETUDE.....	14
ARTICLE 12. CONFIDENTIALITE.....	14
ARTICLE 13. ENREGISTREMENT	15
ARTICLE 14. ELECTION DE DOMICILE	15
ANNEXE : Détail du besoin de financement	Erreur ! Signet non défini.

PREAMBULE

Considérant l'ensemble des enjeux stratégiques de l'État, la Région, Brest Métropole, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau inscrits dans le protocole de gouvernance du projet de développement de la Gare de Brest validé en 2022, signé le 10 mars 2023, les acteurs du projet ont réalisé les premières études préalables pour la définition du contenu du projet de pôle d'échanges multimodal (PEM) et projet urbain et paysager : diagnostics, études programmatiques, études d'analyse de la valeur, élaboration d'un plan-guide de projet.

Engagé en 2023, le plan-guide des espaces publics et équipements du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare de Brest représente l'aboutissement de deux années d'études et de concertation entre les différents partenaires impliqués, l'État, la Région, Brest Métropole, SNCF Gare & Connexions et SNCF Réseau. Ce projet de PEM partagé traduit une vision commune et ambitieuse pour le développement du secteur, en définissant les grandes orientations et les outils nécessaires à leur mise en œuvre. Il s'agit d'un projet urbain stratégique pour le centre de Brest et de la métropole, au croisement des enjeux de la Ville-Paysage en transition et des enjeux Ville-Gare-Port.

Une première phase de diagnostic a permis de faire ressortir les principaux enjeux du site :

- Un site congestionné et un espace de vis-à-vis entre cinq terminus (BHNS, réseau routier, tram, chemin de fer, gare routière). Chacun de ces terminus étant consommateurs d'espaces, il s'agit d'organiser ces différentes fonctions selon leur besoin.
- Un site peu adapté aux modes actifs. Les parkings (usagers, loueurs, SNCF, autres) occupent une part importante des espaces autour de la gare, n'offrant que peu d'espaces publics dédiés aux circulations piétonnes / vélo et à l'attente des voyageurs ;
- Un site contraint par sa topographie. Situé sur un plateau entre le centre-ville et le port, l'expansion de la gare est limitée. Cette position en belvédère offre cependant des points de vue sur la rade.
- Une gare historiquement isolée de la ville, construite à l'extérieur des enceintes fortifiées. Il s'agit aujourd'hui de renforcer les liens physiques et visuels avec le centre-ville reconstruit, le quartier du Merle Blanc et le port.
- Un patrimoine bâti à interroger. Les bâtiments présents sur le site sont les témoins des aménagements successifs de la gare qu'il convient de regarder avec attention pour évaluer leur potentiel de transformation et ainsi participer demain à l'animation du PEM.
- Un patrimoine végétal à préserver. Le site est entouré de grandes figures paysagères spécifiques de l'histoire de Brest (système des squares de l'ancienne ceinture fortifiée, falaise et paroi, rade).

Au Nord et au Sud, la paroi Gambetta et la falaise avec une végétation riche et variée

A l'Ouest, les squares Kennedy et Juin, construits sur les anciens remparts, aujourd'hui scindés en deux par la gare routière provisoire sur l'avenue Reveillère.

Le projet du PEM s'articule autour de quatre axes majeurs :

- Consolider l'intermodalité : améliorer la connexion entre les différents modes de transport disponibles au PEM, notamment le tramway, le BHNS, la gare ferroviaire et la gare routière, afin d'assurer une meilleure fluidité des déplacements et renforcer la place des mobilités actives. (cycles, piétons...) par des aménagements adaptés.
- Renforcer les relations entre la ville, la gare et le port : assurer une continuité urbaine et fonctionnelle entre ces espaces stratégiques.
- Faire du PEM une porte d'entrée sur la Métropole : concevoir des espaces publics clairs, lisibles et accessibles par tous.
- Ancrer le PEM dans son quartier : étendre le PEM jusqu'aux façades urbaines environnantes et intégrer les développements futurs aux enjeux du PEM.

La présente convention, en déclinaison du contrat de pôle, porte plus particulièrement sur le volet intermodalité et programmation.

Ceci étant 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 suivantes, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, identifiées dans l'article 2.3 du contrat de pôle :

- Une étude niveau faisabilité sur le fonctionnement intermodal du PEM Gare de Brest
- Une étude de programmation détaillée de la gare routière.

Ces études seront conduites dans le cadre d'une mission unique.

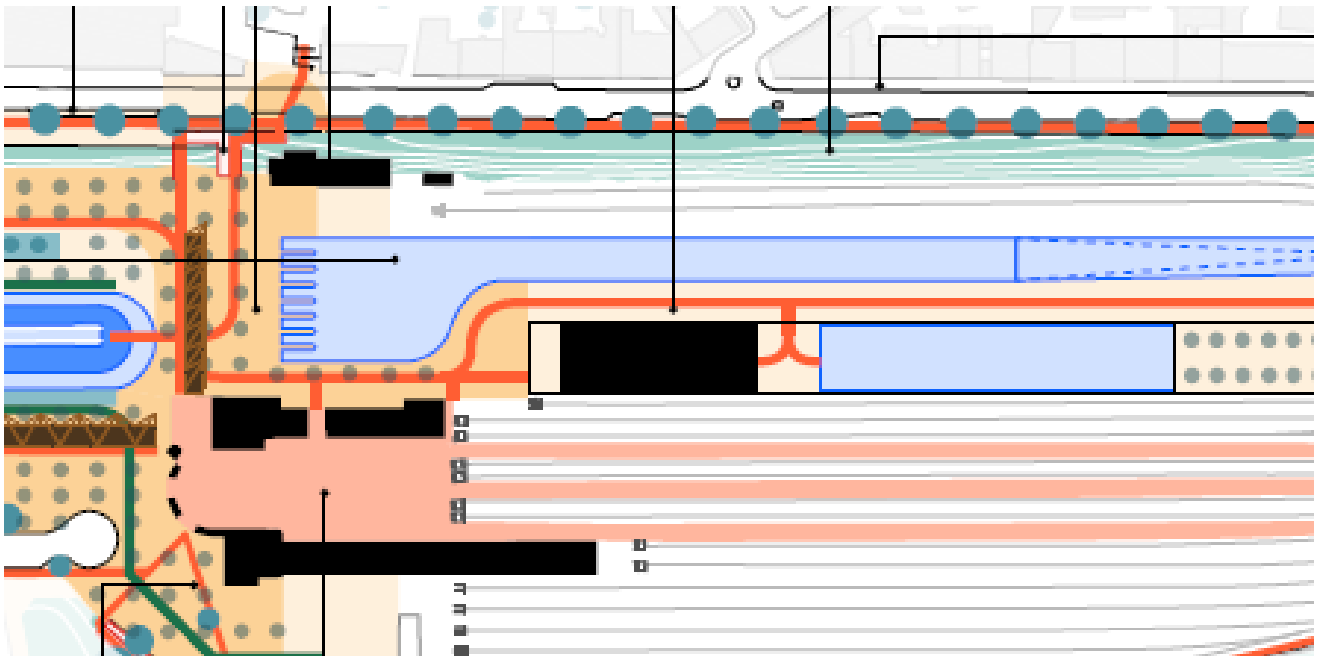
Les caractéristiques générales des études à réaliser, ainsi que les obligations respectives des Parties relatives au financement de l'opération sont précisées à l'article 3 ci-après.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE DE L'ETUDE

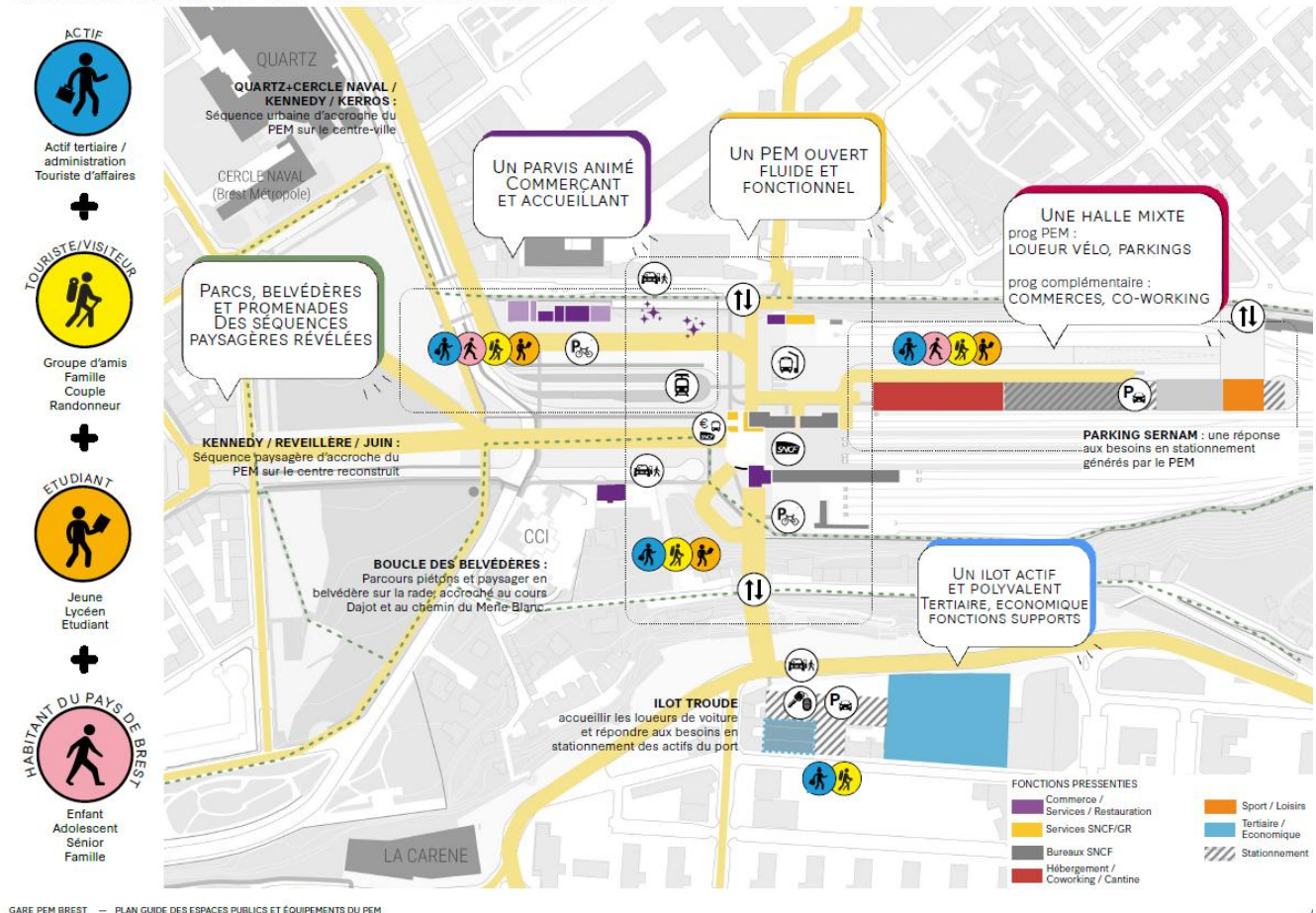
SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage de l'étude dont le financement fait l'objet de la présente convention.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre des études



LA SPATIALISATION ET LES HYPOTHÈSES DE PROGRAMMATION



Issu des orientations inscrites dans le plan guide, le périmètre des études portera principalement sur l'emplacement identifié pour la gare routière et sur ses abords, comprenant notamment le B21, la Halle Sernam, l'interface avec le bâtiment voyageurs et le terminus du tramway.

3.2 Objet de l'étude

La mission, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, dont le financement fait l'objet de la présente convention, de déroulera en 2 phases :

- Une première phase de complément des programmations à la fois des bâtiments (Economat B21/ Halle Sernam principalement) et en lien avec les fonctions de mobilité liées au PEM (problématiques des stationnements courte et longues durées, Loueurs, agents SNCF, techniques), à la gare (identifications des différentes fonctions nécessaires à son exploitation) et à la gare routière inter urbaine (dimensionnement, exploitation et organisation). Cette première phase permettra un ajustement du périmètre de projet le cas échéant, et constituera une aide de découpage du projet en secteurs opérationnels.
- Une seconde phase de complément de spatialisation du projet niveau esquisse, en fonction des évolutions des programmes, des fonctionnements à optimiser. Cette seconde partie ne pourra être conduite qu'en cohérence avec les conclusions de l'étude SNCF Réseau sur la libération des emprises susceptible de conforter un périmètre de projet.

L'ensemble de la mission s'inscrira dans une démarche de partage avec l'équipe de MOE urbaine.

3.3 Contenu de l'étude

Phase1 : Synthèse des études / Programmation Gare routière / Compléments de programmation bâimentaire :

L'étude proposera :

- Une synthèse des données et des réflexions en cours nécessaires à la bonne compréhension des sujets portant plus particulièrement sur
 - La programmation du PEM
 - Le projet de mobilités et les points d'attention du dispositif proposé dans le Plan Guide, des évolutions souhaitées par les partenaires par secteurs ou thématiques.
- Une programmation de la gare routière inter urbaine à partir de :
 - Une analyse sur site à dire d'expert du fonctionnement actuel en configuration Gare routière provisoire.
 - Une analyse du fonctionnement actuel permettant notamment la construction du tableau des mouvements sur la base des fiches horaires, offrant une vision théorique du nombre de postes à quais et espaces de régulation nécessaires.
 - La définition d'éléments de prospective, d'évolutions du réseau liées au projet du Tramway et du BHNS et du futur plan de transports 2026, d'exploitation de la Gare routière.
 - Des hypothèses de dimensionnement des espaces de la gare routière : nombre de postes à quais, espaces de régulation, locaux de service, guichet multimodal mutualisé, en aller et retour avec la Région et SNCF G&C.

Cette étude de programmation, bâtie en lien avec la Région Bretagne, proposera également une étude de réceptivité d'une gare routière à X postes à quais, en lien avec l'évolution du plan d'organisation et des espaces disponibles.

- Des compléments de programmation bâimentaire afin :
 - D'identifier des programmes impactés par le projet et à reloger, et des espaces potentiels pouvant les accueillir dans le cadre du projet de PEM.
 - De réaliser un état des lieux synthétique des hypothèses de programmation urbaine et de mobilité projetées.
 - De réaliser une étude de réceptivité des bâtiment existants conservés, (Economat B21 halle,), permettant d'en mesurer les capacités à accueillir les programmes impactés associés à des hypothèses de relogements et programmation connexe.
 - De proposer des hypothèses de positionnement du stationnement courte durée et longue durée, des loueurs et des agents SNCF impactés par les aménagements du Plan Guide.
 - De proposer des hypothèses de nouvelles programmations dans la partie conservée de la Halle SERNAM, (Programme intermodal / Programme urbain ? Services / commerces ? équipement ?) en cohérence avec les aménagements physiques proposés en mitoyenneté.
 - Des faires des propositions programmatiques dans les espaces potentiellement disponibles, des programmations provisoires sur l'espace public

Livrables Phase1 :

Sur la base d'une cartographie schématique aux échelles appropriées :

- Entretiens Région Gare routière, SNCF Immo (B21), Mon réseau Grandit : Programmation des pôles
- Analyse existant / Tableau des mouvements
- Dimensionnement
- Etude de réceptivité Gare routière
- Benchmark Gare routière
- Etat des lieux des emprises disponibles et programmes à reloger
- Réceptivité Bâtiment 21 / Tests de relogements / Relogement Parkings Loueurs / Agents SNCF/ stationnement longue durée
- Poursuite des réflexions autour de la Programmation de la Halle : dans la continuité des propositions de l'AUC et Alphaville sur la programmation de la hall et avoir un second regard sur le volet mobilité et intermodalité de la Halle, son inscription dans le système global à une échelle élargie
- Entretiens / Réunions / Ateliers.

Phase 2 : Propositions d'évolution du fonctionnement du Pôle d'échanges par secteurs.

Sur la base des hypothèses programmatiques proposés en phase I, et en cohérence avec le Plan Guide de l'AUC, cette seconde partie de l'étude proposera des éléments probants d'aide à la décision (synthèses d'analyse des flux, plans en esquisse proposant plusieurs formes d'organisation spatiale -si nécessaire-, chiffrages).

Seront donc, entre autres, réalisés des esquisses sur plan des éléments précédemment précisés au sens programmatique, en particulier pour la gare routière avec différentes hypothèses de fonctionnement et les organisations spatiales qui en découlent.

Les conclusions de l'étude de SNCF Réseau susceptibles de modifier le périmètre de projet seront à intégrer ainsi que les enjeux potentiels d'évolution du projet en découlant.

La phase II sera conduite en associant autant que de besoin Brest métropole, SNCF Réseau, la Région, l'exploitant de la gare routière et la MOE urbaine l'AUC le cas échéant.

Lors de cette phase, seront réalisés :

- Des tests de spatialisation de la Gare routière, incluant, en fonction de la programmation en postes à quais et espaces de régulation retenus, des propositions sur différentes typologies de gares routières, des épures de giration des différents principes.
- Des esquisses d'évolution du Plan Guide en fonction des programmations retenus avec les partenaires MOA / MOE et de l'évolution du périmètre de projet.
- Une synthèse de l'accessibilité tous modes avec un éclairage particulier sur les flux piétons sur le plateau du PEM.
- Des éléments de chiffrage des différents objets étudiés.

Proposition de livrables Phase2 :

- Périmètre de projet actualisé / Enjeux.
- Spatialisation du programme Gare routière.
- Schémas d'organisation du Plan Guide.
- Synthèse de l'accessibilité tous modes.
- Chiffrage des éléments étudiés
- Ateliers / Réunions.

ARTICLE 4. DUREE DES ETUDES

La durée prévisionnelle des études, objet de la présente convention, est de 6 mois, hors délais de validation, à compter de la prise d'effet de la présente convention.

Une réunion de restitution des travaux sera programmée à l'issue de chacune des 2 phases.

La seconde phase sera réalisée en cohérence avec les résultats de l'étude SNCF Réseau.

A titre indicatif, l'étude se déroulera d'août 2025 à février 2026.

ARTICLE 5. SUIVI DES ETUDES

5.1 Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé des signataires de la présente convention ou leur représentant. Il se réunira, à l'initiative du maître d'ouvrage, pour faire un point sur l'avancement de l'étude ou lors de son achèvement, afin de valider les résultats des études et constater que chacun des partenaires a satisfait ou non à ses obligations.

Il se réunira sur convocation du maître-d'ouvrage adressée aux autres signataires avant la date prévue précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments d'études.

Le comité de pilotage pourra se réunir également en tant que de besoin à la survenance de chaque évènement remettant en cause l'équilibre général de la présente convention, en particulier les modifications concernant le programme ou l'enveloppe budgétaire affectée au projet ou le délai global de réalisation.

Il prendra ses décisions à l'unanimité.

Les validations et approbations des décisions arrêtées en comité de pilotage seront faites selon les modalités propres aux instances de chacune des parties.

Tous les documents nécessaires aux réunions du comité de pilotage, établis dans le cadre des études préliminaires, seront communiqués par le maître d'ouvrage aux autres signataires au minimum 1 semaine en amont des réunions du comité de pilotage.

5.2 Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des 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.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES PRELIMINAIRES

6.1 Assiette de financement

Le besoin de financement des études de faisabilité sur le fonctionnement intermodal du PEM de la gare de Brest et de programmation détaillée de la gare routière du PEM de la gare de Brest sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, objet de l'article 3.2 de la présente convention, est évalué à **120 000 en € HT**, selon découpage financier décrit en annexe 2 de la présente convention.

Le besoin de financement du projet intègre les frais de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares et Connexions.

6.2 Plan de financement

LES PARTIES s'engagent à financer les études conduites par SNCF Gares & Connexions, selon la clé de répartition suivante par étude :

Périmètre SNCF	Besoin de financement prévisionnel des études EP sous Maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions	
Etude de faisabilité sur le fonctionnement intermodal du PEM de la gare de Brest	Clé de répartition	Montant en € HT en euros courant
Région Bretagne	40 %	32 000 €
Brest Métropole	40 %	32 000 €
SNCF – Gares & Connexions	20 %	16 000 €
Total prévisionnel	100 %	80 000 €

Périmètre SNCF	Besoin de financement prévisionnel des études EP sous Maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions	
Etude de programmation détaillée de la gare routière du PEM de la gare de Brest	Clé de répartition	Montant en € HT en euros courant
Région Bretagne	67 %	26 800 €
Brest Métropole	33 %	13 200 €
SNCF – Gares & Connexions		
Total prévisionnel	100 %	40 000 €

Soit en synthèse des deux études objets de la présente convention :

Périmètre SNCF	Besoin de financement prévisionnel des études EP sous Maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions	
Synthèse des 2 études :	Clé de répartition	Montant en € HT en euros courant
Région Bretagne	49 %	58 800 €
Brest Métropole	37,6 %	45 200 €
SNCF – Gares & Connexions	13,4 %	16 000 €
Total prévisionnel	100 %	120 000 €

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

Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures de ces études.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versements des fonds

SNCF Gares et Connexions procède aux appels de fonds auprès des co-financeurs selon l'échéancier suivant :

- A la signature de la présente convention, un premier appel de fond correspondant à 50 % du besoin de financement prévisionnel de l'opération.
- 40% lors de l'engagement de la seconde phase
- Solde : SNCF Gares & Connexions présente **un relevé de dépenses final (Décompte Général Définitif), sur la base des dépenses réellement constatées.**
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.

7.2 Calendrier révisable des appels de fonds

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est le suivant et pourra être réajusté en fonction du calendrier détaillé des études et des livrables :

	%	Date indicative de l'appel	Région Bretagne	Brest Métropole
1^{er} appel de fonds	55 %	décembre 2025	32 340 €	24 860 €
2^{ème} appel de fonds	35 %	février 2026	20 580 €	15 820€
DGD	10 %	mars 2026	selon DGD	selon DGD

7.3 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 paiements s'effectueront par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture, au compte de SNCF Gares & Connexions :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de Compte	Clé
SNCF ENC RHT Gares & Connexions	LA DEFENSE ENT (01328)	30004	01328	00013903694	04

7.4 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.

Dans l'hypothèse d'une dépense inférieure à la dépense prévisionnelle visée à l'article 6, la participation des signataires sera réduite en conséquence au prorata des dépenses effectivement réalisées. En cas de trop perçu, SNCF Gares & Connexions reversera le trop-perçu aux signataires au prorata de leur participation.

En cas de risque d'augmentation du besoin de financement, les signataires en seront informés par SNCF Gares & Connexions. Les signataires pourront décider d'un commun accord **par voie d'avenant** d'alléger le programme ou de revoir le montant de la participation financière de tout ou partie des signataires.

ARTICLE 8. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification substantielle du programme initial, du coût ou de la durée des études sera soumise au préalable à la **validation du comité de pilotage**. Le cas échéant, elle donnera lieu à **l'établissement d'un avenant** à la présente convention.

En cas de non-respect par l'une des Parties des engagements réciproques au titre de cette convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par toute autre Partie 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, un relevé final des dépenses engagées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention sera établi.

Le maître d'ouvrage procédera alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des signataires au prorata de leur participation.

ARTICLE 9. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

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

La convention prend fin à l'achèvement des flux financiers, **après la remise par le maître d'ouvrage du Décompte général définitif (DGD) certifié des dépenses.**

ARTICLE 10. COMMUNICATION

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo des Parties.

Dans toute publication ou communication écrite ou orale des études et à chaque publication du coût de l'opération, objet de la présente convention, chaque Partie s'engage à faire mention du financement des autres parties. Lorsque l'objet de la présente convention est le sujet exclusif d'une publication, les Parties s'engagent en outre à faire figurer les logos de l'ensemble des financeurs.

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

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

ARTICLE 11. PROPRIETE, DIFFUSION DE L'ETUDE

Les études menées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage.

Les résultats des études peuvent toutefois être librement utilisés par les Parties pour les besoins découlant de leurs missions. La Région et Brest métropole sont autorisées à communiquer ou utiliser les résultats d'études dans le cadre de la réalisation de leurs missions, dans le respect des règles attachées à la confidentialité des études. Cette utilisation est valable pour la France, à titre gratuit et pour la durée légale des droits de propriété intellectuelle attachée aux dites Études et résultats des études. Cette utilisation est consentie pour un usage non commercial dans le cadre des besoins du projet.

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués aux partenaires strictement concernés par la présente opération en un exemplaire sous format papier et format électronique (exemplaire PDF, Word, et Excel pour les tableurs). Toute autre diffusion de quelque nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable du propriétaire de l'étude.

ARTICLE 12. 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 13. ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 14. ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la présente convention, les parties élisent domicile en leurs sièges respectifs.
 Toute convention, notification ou avenant ultérieur devra être fait à ces adresses, sauf changement dûment notifié à l'autre partie.

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont

	Adresse de facturation	Service administratif Responsable du suivi des factures	
		Nom du service	Coordonnées du service
Région Bretagne	283 avenue du Général Patton CS21101 35711 Rennes Cedex 7	DITMO	02 22 51 43 22 secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh
Brest Métropole	Hôtel de métropole 24 rue Coat ar Guéven CS 73826 29238 Brest Cedex 2	Direction de l'Aménagement et des Equipements Métropolitains	02 98 33 52 28 jordan.gelard@brest-metropole.fr
SNCF Gares & Connexions	16, av. d'Ivry 75 634 PARIS Cedex 13	Direction Stratégie & Finances Département Comptabilité	01.80.50.94.47 gccellulefacturation@sncf.fr

Fait en 3 exemplaires originaux,

A Rennes, le

Pour la Région Bretagne

Le Président du Conseil Régional

Pour Brest métropole

Le Président

Loïc CHESNAIS-GIRARD

François CUILANDRE

Pour SNCF Gares & Connexions

Le Directeur Régional des Gares de Bretagne,
Des Pays de Loire et du Centre Val de Loire

Jean-Luc BOUHADANA

ANNEXE : Détail du besoin de financement

		MONTANT
MOA		
	Frais de MOA SNCF G&C	7 000€ HT
Montant Etudes – Offre AREP		
▪ Etude de faisabilité du fonctionnement multimodal du PEM de la gare de Brest	▪ Analyse/Synthèse/ Programmation bâtiments et stationnements/ Spatialisation	▪
▪ Eude de programmation détaillée de la gare routière du PEM de la gare de brest	▪ Analyse/ fonctionnement de la gare routière actuel et projeté/ hypothèses de dimensionnement futur	▪
MONTANT TOTAL HT		120 000 € HT



GARES DE BRETAGNE

CONVENTION DE FINANCEMENT – PHASE PRO /REA
Programme de travaux complémentaire de mise en accessibilité des gares bretonnes
Schéma Directeur Régional d'Accessibilité SDRA

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 de la Commission permanente du Conseil régional n°25_0702_07 en date de 3 novembre 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 »

La Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignées collectivement les « Parties » et individuellement la « Partie ».

PREAMBULE – CONTEXTE

La présente convention concerne les travaux complémentaires de mise en Accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) des gares de la Région Bretagne, nécessaires pour respecter les obligations réglementaires et en conformité avec les engagements décrits dans le Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA-ADAP).

Les équipements d'accessibilité complémentaires à mettre en œuvre après diagnostic et inventaire réalisés par les équipes de SNCF Gares & Connexions présents dans nos gares sont :

- Bandes de Guidage,
- Pictogramme et carré de d'insertion directionnel,
- Bande d'éveil,
- Boucles à Induction Magnétique (BIM) et Tablette au niveau des guichets,
- Vitrophanie,
- Manchons Brailles
- Traitement des contractes (contre marche)
- Balises Sonores

Liste des haltes/ gares concernées :

- Dol de Bretagne
- Combourg
- Lannion
- Landerneau
- Carhaix
- Quiberon
- Questembert

Liste des haltes/ gares concernées par la pose de balises sonores

- Guingamp
- Morlaix
- Redon
- Auray (rajout et adaptation)

Les travaux seront réalisés à compter de novembre 2025. La durée prévisionnelle globale est d'environ 4 mois.

Ceci exposé,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIIT :

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 phases PRO et REA travaux visées 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 gares mentionnées ci-dessus dans le préambule

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 et Travaux sera assuré par :

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

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 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 si nécessaire : les options techniques, le coût prévisionnel consolidé par les études et le planning prévisionnel d'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.

3.2 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 de phase PRO, décrits en préambule de la présente convention, issus d'estimations du Maître d'œuvre, s'élèvent :

Programme SDRA à 47 K€ HT aux conditions économiques de référence de 06/2025 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

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 :

PROGRAMME SDRA :

FINANCEURS	%	Besoin de financement Total (€ courant)
Région Bretagne	100 %	47 000 €
Total	100%	47 000 €

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 convention :
 - À la signature de la présente convention par l'ensemble des signataires, un premier appel de fonds correspondant à 10 % de la participation respective de chaque financeur telle que définie à l'article 5.1 sera effectué,
- Solde de l'opération :
 - A la fin 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
1^{er} appel de fond	30%	à la signature	14 000,00 €
3^{ème} appel de fond	70%	Solde convention	33 000,00 €
Total	100%		47 000,00 €

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

La durée des travaux (achat matériel et travaux) est estimée à 4 mois après la signature de la convention de financement

Le planning cible de l'opération est un début des travaux en novembre 2025 pour s'achever en février 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

Région Bretagne	Conseil régional de Bretagne 283, avenue du Général Patton – CS 21101 35711 RENNES Cedex
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 2 exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A , le

Pour la Région Bretagne
Le Président du Conseil régional

Pour SNCF Gares & Connexions
Le Directeur Régional

Loïc CHESNAIS-GIRARD

Jean – Luc BOUHADANA

ANNEXE 1 – DETAIL DE L'ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE

ANNEXE 1 - DETAIL DE L'ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE

PROGRAMME D'ACCESSIBILITE - SDRA - TRAVAUX COMPLEMENTAIRES MULTI-SITES Récapitulatif du périmètre patrimoine

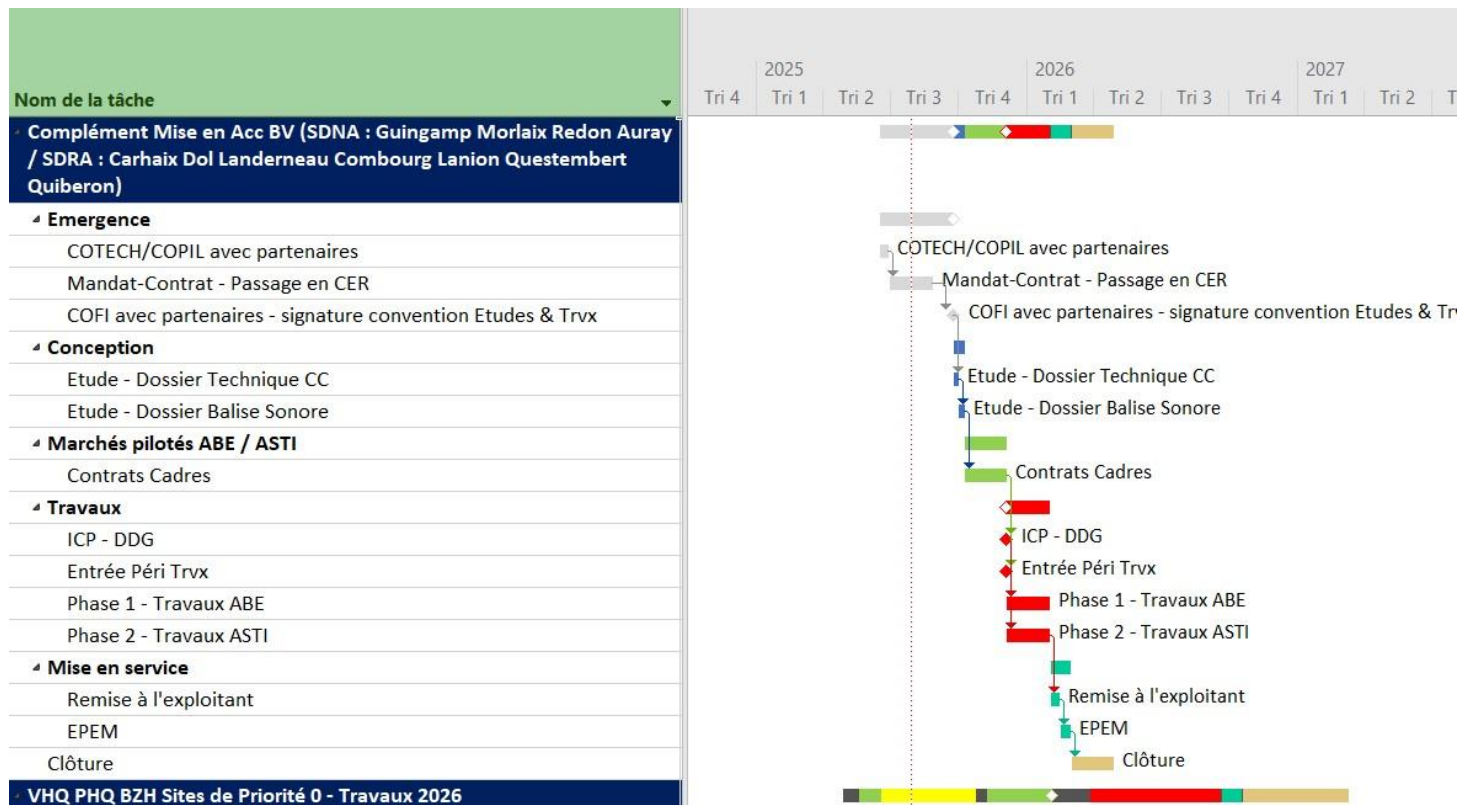
Estimation en Phase Etude Préliminaire
 Montant des dépenses en euros (hors taxes)
 (aux Conditions économiques de 06/2025)

RUBRIQUES	Total Montant Brut en Principal (MBP)	SNCF ENTREPRISE Mission SLG : Sécurité ferrovière et Logistique nécessaire pour la pose de échaffauds à proximité de la catenaire et de la voie	Maîtrise d'Œuvre (MOE) Taux en % sur MBP global tous périmètres :	Missions complémentaires			PROVISION POUR RISQUES Taux de 5% sur MBP+MOE+MOA	TOTAL GENERAL
				Diagnostic	Missions SPS & CT	Maîtrise d'Ouvrage (MOA)		
	(4)	(5)	(6)	(7)	(9)	(10)	(11)	(12)
Multi-site : Carhaix, Dol de Bretagne, Landerneau, Quiberon, Combourg, Lannion et Questembert	32 000		6 400		2 000	2 424	4 282	
SOUS-TOTAUX	32 000	-	6 400	-	2 000	2 500	4 300	47 000

MONTANT PROJET arrondi aux C.E. 06/2025 :

47 000 €

ANNEXE 2 – PLANNING PREVISIONNEL





Logo Etat

Convention de partenariat

**Relative au financement d'une étude de stratégie de Mobilité
sur l'aire urbaine lorientaise intégrant un outil de
modalisation multimodale des déplacements**

ENTRE LES SOUSSIGNES :

La Région Bretagne, représentée par Monsieur Loïc Chesnais-Girard, Président, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n°25_702_07 de la Commission permanente du Conseil régional du 3 novembre 2025,

Ci-après désignée individuellement « **la Région** »

La sous-préfecture du Morbihan, représentée par Madame Florence BESSY, sous-préfète du Morbihan, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignée « **la Sous-préfecture** »,

Le Département du Morbihan, représenté par Monsieur David LAPPARTIENT, Président, dûment habilité à signer la présente convention par délibération n°.....de la Commission permanente du Conseil départemental du,

Ci-après désigné individuellement « **le Département** »

Lorient Agglomération, représentée par Monsieur Fabrice LOHER, Président dûment habilité à signer la présente convention par délibération n°..... du conseil communautaire du 14 octobre 2025,

Ci-après désignée « **Lorient Agglomération** »,

Blavet Bellevue Océan Communauté, représentée par Madame Sophie LE CHAT, Présidente dûment habilitée à signer la présente convention par délibération n°.....du conseil communautaire du 25 septembre 2025,

Ci-après désignée « **Blavet Bellevue Océan Communauté** »

VU

Le Volet « Mobilité » du Contrat de projets Etat – Région Bretagne

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	5
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE DE L'ETUDE.....	5
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	5
3.1 Contenu des études réalisées par le bureau d'études EXPLAIN	5
3.2 Contenu des études réalisées par le CEREMA	5
ARTICLE 4. DUREE DES ETUDES	6
ARTICLE 5. SUIVI DES ETUDES.....	6
5.1 Comité de pilotage	6
5.2 Comité technique	7
ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES PRELIMINAIRES	7
6.1 Assiette de financement.....	7
6.2 Plan de financement.....	7
ARTICLE 7. APPELS DE FONDSD.....	8
7.1 Modalités de versements des fonds	8
7.2 Facturation et recouvrement.....	8
7.3 Gestion des écarts	9
ARTICLE 8. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION	9
ARTICLE 9. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	9
ARTICLE 10. COMMUNICATION.....	10
ARTICLE 11. PROPRIETE, DIFFUSION DE L'ETUDE.....	10
ARTICLE 12. CONFIDENTIALITE	10
ARTICLE 13. ENREGISTREMENT	10
ARTICLE 14. ELECTION DE DOMICILE	10
ANNEXE 3 : Calendrier de réalisation des prestations	13

PREAMBULE

Les transports représentent aujourd’hui sur le territoire de Lorient Agglomération près de 37 % des Gaz à Effet de Serre (GES). Le Plan Climat Air Energie (PCAET), voté par Lorient Agglomération, vise à réduire de 78% les GES d’ici à 2050.

Dans ce contexte, l’ensemble des signataires de cette convention ont développé des politiques ayant pour objectif le développement des modes alternatifs à l’autosolisme, en particulier le développement des transports collectifs (bus/cars, bateaux et trains), vélo, autopartage et covoiturage.

En parallèle de toutes ces actions entreprises pour développer les mobilités douces et les transports en commun, la mise à niveau du réseau routier structurant reste un enjeu majeur pour les mobilités du quotidien et une attente très forte des habitants du territoire.

C’est dans le cadre de cette ambition que s’inscrit la réalisation d’une étude de mobilité autour de l’axe RN 165, dont le financement est inscrit au volet Mobilités du Contrat de projet Etat – Région.

A travers cette étude, les signataires de la présente convention visent à :

- Fédérer l’ensemble des acteurs concernés (Etat, Région Bretagne, Département du Morbihan, EPCI, Communes) ;
- Poser les bases d’un état des lieux partagé des enjeux croisés entre intermodalité et aménagement du réseau routier structurant à l’échelle de l’aire urbaine lorientaise, notamment au niveau de la RN165, de la RN24, de la RD769 et de la RD465 ;
- Proposer un programme d’actions hiérarchisées et phasées permettant de répondre aux enjeux des parties prenantes ;
- Conforter (ou non) les projets à mener autour du réseau routier structurant de l’aire urbaine (échangeurs, voies réservées, parking relais et aires de covoiturage ... ;
- Définir un cadre d’intervention concernant le programme d’actions qui sera retenu (calendrier, maîtrise d’ouvrage, plan de financement.

Ceci étant 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 3 réalisées sous Maitrise d'ouvrage de Lorient Agglomération.

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

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE DE L'ETUDE

Lorient Agglomération est maître d'ouvrage des études visées à l'article 3 et relatives à la Mobilité sur l'aire urbaine lorientaise intégrant un outil de modélisation multimodale des déplacements.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

La réalisation de ces études a été confiée à un bureau d'études extérieur, après mise en concurrence par les services de Lorient Agglomération. Cette procédure de passation, réalisée conformément aux articles L. 2124-1 et R. 2124-1 de code de la commande publique, a permis de retenir le bureau d'études EXPLAIN pour la réalisation de cette étude.

Par ailleurs, dans le cadre du programme « territoires Bas Carbone », Lorient Agglomération bénéficie d'un accompagnement du CEREMA pour la réalisation de l'étude de Mobilité autour de l'axe RN 165.

3.1 Contenu des études réalisées par le bureau d'études EXPLAIN

Les études confiées au bureau d'études EXPLAIN intègrent les prestations suivantes :

- Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic multimodal de la situation actuelle (Tranche ferme) ;
- Phase 2 – Construction d'un modèle multimodal et évaluation d'une situation de référence (Tranche ferme) ;
- Phase 3 – Définition, évaluation et comparaison de scénarii prospectifs (Tranche ferme) ;
- Phase 4 – Evaluation des projets opérationnels / Etudes de cas (Tranche optionnelle n°2) :
 - o Etude de cas n°1 - amélioration des systèmes d'échange de Toul Douar et du Pré aux étangs ;
 - o Etude de cas n°2 – amélioration des offres de transports collectifs sur le quadrant nord de l'agglomération ;
 - o Etude de cas n°3 – requalification de l'échangeur de Lann Sévelin.

L'annexe 1 détaille le contenu des prestations demandées.

3.2 Contenu des études réalisées par le CEREMA

La mission du CEREMA consiste en un accompagnement de la collectivité ciblé sur :

- l'élaboration d'un diagnostic mobilité, dans le cadre de la construction d'une stratégie de mobilité bas carbone ;
- le développement d'un modèle multimodal de déplacements ;

- l'élaboration et l'évaluation de scénarios prospectifs de mobilité cohérents avec la stratégie nationale bas carbone.

Cette mission du CEREMA est découpée en 3 phases :

- A - Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la création du modèle de déplacements
- B - Assistance à maîtrise d'ouvrage de l'étude globale de mobilité sur l'aire lorientaise
- C - Production des scénarios alternatifs prospectifs de mobilité

Les missions A et B ne font pas partie de la présente convention, et sont prises en charge financièrement par Lorient Agglomération.

Le contenu de la mission C réalisé par le CEREMA est détaillé en annexe 2.

ARTICLE 4. DUREE DES ETUDES

La durée prévisionnelle des études, objet de la présente convention, est de 12 mois pour la tranche ferme, avec délais de validation, à compter de la prise d'effet de la présente convention. L'annexe 3 détaille le calendrier des différentes phases des études à réaliser.

La durée de réalisation des études de cas est estimée à 5 mois.

ARTICLE 5. SUIVI DES ETUDES

5.1 Comité de pilotage

Dans le cadre du suivi des études, un comité de pilotage est mis en place, composé des signataires de la présente convention ou leur représentant, ainsi que d'un représentant des communes concernées par l'étude (et notamment Languidic, Brandérion, Hennebont, Caudan, Lanester, Lorient, Quéven, Gestel, Guidel et Kervignac). D'autres partenaires sont également associés au Comité de pilotage, comme par exemple la SNCF, l'association des entreprises de Kerpont ou RDLA (Ratp Dev Lorient Agglomération).

Il se réunira, à l'initiative du maître d'ouvrage, pour faire un point sur l'avancement de l'étude ou lors de son achèvement, afin de valider les résultats des études et constater que chacun des partenaires a satisfait ou non à ses obligations.

Il se réunira sur convocation du maître-d'ouvrage adressée aux autres signataires avant la date prévue précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments d'études.

Le comité de pilotage pourra se réunir également en tant que de besoin à la survenance de chaque événement remettant en cause l'équilibre général de la présente convention, en particulier les modifications concernant le programme ou l'enveloppe budgétaire affectée au projet ou le délai global de réalisation.

Tous les documents nécessaires aux réunions du comité de pilotage, établis dans le cadre de l'étude de programmation du futur pôle d'Echanges Multimodal et de la mise en accessibilité des quais, seront communiqués par le maître d'ouvrage aux autres signataires au minimum 1 semaine en amont des réunions du comité de pilotage.

5.2 Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des 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.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES PRELIMINAIRES

6.1 Assiette de financement

L'estimation prévisionnelle totale des études (y compris les 3 études de cas), est évaluée à 583 127.50 € HT, soit 699 753 € TTC et se décompose de la manière suivante :

		€ HT
Prestations réalisées par EXPLAIN	Phase 1 - Etat des lieux et diagnostic multimodal	155 837.50
	Phase 2 – Construction d'un modèle multimodal et évaluation d'une situation de référence	88 175
	Phase 3 – Définition, évaluation et comparaison de scénarii prospectifs	55 792.50
	Etude de cas n° 1 - amélioration des systèmes d'échange de Toul Douar et du Pré aux étangs	39 645
	Etude de cas n°2 – amélioration des offres de transports collectifs sur le quadrant nord de l'agglomération	37 307.5
	Etude de cas n°3 – requalification de l'échangeur de Lann Sévelin	46 270
	Total	423 027.50
Prestations réalisées par le CEREMA	Phase A – AMO Modélisation	41 200
	Phase B – AMO Etude générale	49 700
	Phase C – Scénarios prospectifs de mobilité	69 200
	Total	160 100
TOTAL		583 127.50

Le besoin de financement des études, objet de la présente convention, est évalué à **492 227.50 € HT**, et tient compte de la non prise en compte dans le besoin de financement des phases A et B des prestations réalisées par le CEREMA (financement intégral par Lorient Agglomération).

6.2 Plan de financement

Cette opération est pour partie prise en charge dans le volet « Mobilité » du prochain CPER. Dans ce cadre, la Région et l'Etat interviennent à hauteur de 40% pour l'Etat (hors financement des études de cas) et 20% pour la Région (hors financement des études de cas et plafonné à 66 667 € HT), soit un financement Etat – Région de 214 269 € HT.

Le reste à charge pour les autres financeurs, Département du Morbihan, Blavet Bellevue Océan Communauté et Lorient Agglomération s'élève à 277 958.50 € HT. La participation du CD 56 est plafonnée à 97 200 € HT ; la répartition entre Lorient Agglomération et Blavet Bellevue Océan Communauté est réalisée au prorata de population, soit 92% pour LA et 8% pour BBCO.

LES PARTIES s'engagent à financer les études conduites par Lorient Agglomération, selon la clé de répartition suivante :

Solde après financement par la Région Bretagne et la Préfecture du Morbihan	Besoin de financement prévisionnel des études	
Co-financeurs	Clé de répartition	Montant prévisionnel en € HT en euros courant
Etat	30%	147 602 €
Région Bretagne	13.5%	66 667 €
Département du Morbihan	19.50%	97 200 €
Lorient Agglomération	34%	166 297.82 €
Blavet Bellevue Océan Communauté	3%	14 460.68 €
Total prévisionnel		492 227.50 €

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

Elle n’engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures de ces études.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versements des fonds

Lorient Agglomération procède aux appels de fonds auprès des co-financeurs selon l’échéancier suivant :

- A la validation de la phase 1 « Etat des lieux et diagnostic multimodal », un premier appel de fond correspondant à 30% du besoin de financement prévisionnel de l’opération.
- A la validation de la phase 2 « Modélisation multimodale des déplacements », un second appel de fond correspondant à 40% du besoin de financement prévisionnel de l’opération.
- Le solde sur présentation des 3 études de cas mentionnées dans le projet de cahier des charges. Lorient Agglomération présente **un relevé de dépenses final (Décompte Général Définitif), sur la base des dépenses réellement constatées.**

Sur la base de celui-ci, Lorient Agglomération procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

7.2 Facturation et recouvrement

Les sommes dues à Lorient Agglomération 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 paiements s'effectueront par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture, au compte de Lorient Agglomération :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de Compte	Clé

7.3 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.

Dans l'hypothèse d'une dépense inférieure à la dépense prévisionnelle visée à l'article 6, la participation des signataires sera réduite en conséquence au prorata des dépenses effectivement réalisées. En cas de trop perçu, Lorient Agglomération reversera le trop-perçu aux signataires au prorata de leur participation.

En cas de risque d'augmentation du besoin de financement, les signataires en seront informés par Lorient Agglomération. Les signataires pourront décider d'un commun accord **par voie d'avenant** d'alléger le programme ou de revoir le montant de la participation financière de tout ou partie des signataires.

ARTICLE 8. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification substantielle du programme initial, du coût ou de la durée des études sera soumise au préalable à la validation du comité de pilotage. Le cas échéant, elle donnera lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

En cas de non-respect par l'une des Parties des engagements réciproques au titre de cette convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par toute autre Partie 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, un relevé final des dépenses engagées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention sera établi.

Le maître d'ouvrage procèdera alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des signataires au prorata de leur participation.

ARTICLE 9. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

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

La convention prend fin à l'achèvement des flux financiers, après la remise par le maître d'ouvrage du Décompte général définitif (DGD).

ARTICLE 10. COMMUNICATION

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo des Parties.

Dans toute publication ou communication écrite ou orale des études et à chaque publication du coût de l'opération, objet de la présente convention, chaque Partie s'engage à faire mention du financement des autres parties. Lorsque l'objet de la présente convention est le sujet exclusif d'une publication, les Parties s'engagent en outre à faire figurer les logos de l'ensemble des financeurs.

ARTICLE 11. PROPRIETE, DIFFUSION DE L'ETUDE

Les études menées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage.

Les résultats des études peuvent toutefois être librement utilisés par les Parties pour les besoins découlant de leurs missions. Les signataires de la présente convention sont autorisés à communiquer ou utiliser les résultats d'études dans le cadre de la réalisation de leurs missions, dans le respect des règles attachées à la confidentialité des études.

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués aux partenaires strictement concernés par la présente opération en un exemplaire sous format papier et format électronique (exemplaire PDF, Word, et Excel pour les tableurs). Toute autre diffusion de quelque nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable du propriétaire de l'étude.

ARTICLE 12. 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 13. ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 14. ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la présente convention, les parties élisent domicile en leurs sièges respectifs.

Toute convention, notification ou avenant ultérieur devra être fait à ces adresses, sauf partie.

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

	Adresse de facturation	Service administratif Responsable du suivi des factures	
		Nom du service	Coordonnées du service
Etat			
Région Bretagne	Région Bretagne 283, avenue du général Patton, CS 21 10 35711 RENNES CEDEX 7	Direction des Transports et des Mobilités	Contact : 02 22 51 43 22 Email : secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh Code service 167 N° SIRET 23350001600040
Département du Morbihan	Département du Morbihan 2 rue de Saint-Tropez CS 82400 56009 VANNES CEDEX	Direction des infrastructures et des mobilités	Contact : 02 97 69 51 31 Dim-secretariat@morbihan.fr Siret : 225 600 014 000 16
Blavet Bellevue Océan Communauté	BBO Communauté 1 allée Ti Neùé - parc d'activités de Bellevue 56700 Merlevenez	Service Finance	finances@bbo-communaute.bzh Siret : 245 600 440 00086

Fait en 5 exemplaires originaux,

A Lorient, le

Pour le Département du Morbihan

Le Président du Conseil départemental

David LAPPARTIENT

Pour Lorient Agglomération

Le Président de Lorient Agglomération

Fabrice LOHER

Pour Blavet Bellevue Océan Communauté

La Présidente

Pour la Région Bretagne

Le Président

Sophie LE CHAT

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Pour l'Etat

Tableau 17 : Calendrier de réalisation de la phase 2b et 3

	Mois 1				Mois 2				Mois 3				Mois 4				Mois 5				Mois 6				Mois 7				Mois 8				Mois 9				Mois 10				Mois 11				Mois 12								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
2b Construction et évaluation d'une situation de référence tendancielle																																																					
Cadrage méthodologique et hypothèses prospectives																																																					
Note méthodologique de cadrage																																																					
Préparation de l'atelier "prospective"																																																					
Animation de l'atelier "prospective" et restitution																																																					
Test et analyse du scénario de référence tendanciel																																																					
Codage et calcul du scénario de référence																																																					
Analyse du scénario de référence																																																					
Rapport d'analyse																																																					
Rapport de synthèse communiquant																																																					
3 - Définition, évaluation et comparaison de scénarii prospectifs alternatifs contrastés																																																					
Construction des scénarii prospectifs																																																					
Définition des objectifs des scénarii																																																					
Processus itératif de construction des scénarii																																																					
Comité technique																																																					
Comité de pilotage de validation des scénarios																																																					
Etude des scénarii prospectifs alternatifs																																																					
Ordonnancement et faisabilité des scénarii																																																					
Evaluation des effets des scénarii																																																					
Comparaison multicritère des scénarii																																																					
Comité technique																																																					
Comité de pilotage de validation du scénario retenu																																																					
Approfondissement du scénario retenu																																																					
Conception et faisabilité du scénario retenu																																																					
Evaluation des effets du scénario retenu																																																					
Comparaison multicritère des scénarii																																																					
Rapport d'analyse																																																					
Rapport de synthèse communiquant, comité technique de restitution																																																					

Comité technique
 Comité de pilotage



GARE DE MONTAUBAN DE BRETAGNE ET HALTE DE LA BROHINIÈRE

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES PORTANT
SUR L'ANALYSE DES FLUX DE VOYAGEURS**

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, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « la Région »

La Communauté de communes Saint-Méen Montauban, dont le siège se situe au 46, rue de Saint-Malo, CS 26042, 35360 Montauban-de-Bretagne, représentée par Philippe CHEVREL, Président de la Communauté de communes Saint-Méen Montauban, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « la Communauté de communes Saint-Méen Montauban »

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, représentée par Monsieur Jean-Luc BOUHADANA, directeur régional des gares de Bretagne, Centre Val de Loire et Pays de la Loire, agissant au nom et pour le compte dudit établissement dûment habilité aux présentes par délégation de la Directrice Gares & Connexions, Monsieur Alain Quinet, directeur général par intérim de SNCF Gares & Connexions,

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

La Région Bretagne, la Communauté de communes Saint-Méen Montauban et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignées les « Partenaires » et individuellement le « Partenaire ».

Vu :

- Le traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne,
- La directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen,
- Le Code général des collectivités territoriales, et notamment l'article L1111-10, L. 3211-1 et L. 4221-1,
- Le Code des transports et notamment ses articles L 2 111-9 à L 2 111-26, L 2123-1 et suivants, L 2141-1 à L 2141-19, tels que modifiés par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique, relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses décrets d'application notamment du 29 novembre 1993 relatif aux missions de maîtrise d'œuvre,
- La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 sur l'orientation des transports intérieurs,
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- 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,
- La loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 Juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°2019-1588 du 31/12/19 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5e de l'article L.2111-9 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5e de l'article L.2111-9 du Code des transports,
- Le règlement budgétaire et financier de la Région Bretagne,
- La délibération n°22_DAJCP_SA_08 du conseil régional, en date du 30 juin 2022, fixant les délégations accordées à la commission permanente,
- La délibération de la commission permanente du conseil régional n°25_0702_07 en date du 03 novembre 2025 approuvant la présente convention,
- La délibération du conseil communautaire de Saint-Méen Montauban n°2024/116/YvP en date du 18 novembre 2024 déléguant au Président la signature des conventions de partenariat ou de prestations dont l'incidence financière est inférieure à 90 000 € HT.

PREAMBULE

La gare de Montauban-de-Bretagne est située sur la ligne 420000 reliant Paris à Brest et en limite du périurbain rennais. Elle représente un point d'arrêt structurant sur le bassin avec près de 355 000 voyageurs en 2024, soit + 66% vis-à-vis de la fréquentation enregistrée en 2019.

Des travaux de requalification sur le secteur de la gare de Montauban-de-Bretagne ont été entrepris en 2018 afin d'améliorer l'accessibilité et l'intermodalité (parvis piétonnier, stationnements vélo, extension du parking etc.). Néanmoins, des premiers signes de saturation sur le stationnement voiture sont apparus. Ce constat, combiné à l'augmentation de l'offre TER envisagée à l'horizon 2040, conduit les partenaires à anticiper les réponses aux enjeux d'intermodalité. Ainsi, il est partagé entre la Région Bretagne, la Communauté de communes Saint-Méen Montauban et SNCF Gares et Connexions la nécessité d'établir un diagnostic et une projection des usages en termes d'intermodalité sur la gare de Montauban-de-Bretagne et la halte de La Brohinière.

Les Partenaires souhaitent en premier lieu mener une étude d'intermodalité pour mieux caractériser et quantifier les usages actuels des gares concernées et analyser les perspectives d'évolution ainsi que leurs conséquences dans le fonctionnement des gares notamment en termes d'accès et d'accueil.

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 financement des études visées à l'article 2 réalisées sur le périmètre de la gare de Montauban de Bretagne et la halte de La Brohinière.

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.

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

2.1 Périmètre de maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre générale des études, dont le financement fait l'objet de la présente, sont assurées par SNCF Gares & Connexions.

La maîtrise d'œuvre des études est confiée à AREP.

2.2 Objet des études

L'objet des études financées par la présente est de :

- Quantifier les flux de rabattement (entrées) et de diffusion (sorties) et leur répartition par accès et par train sur un Jour Ouvrable de Base (JOB)
- Caractériser les usages actuels des voyageurs : temporalité, origines, modes de rabattement, motif du déplacement, localisation et stratégies de stationnement...
- Qualifier le fonctionnement de l'intermodalité actuel, avec une attention particulière sur le stationnement automobile (enquête de rotation pour Montauban de Bretagne et enquête d'occupation pour La Brohinière)
- Mettre en exergue les dysfonctionnements actuels et les principaux enjeux
- Projeter les besoins d'aménagement à court (2027) et plus long terme (2040).

Les études comporteront les prestations suivantes :

- Comptages entrées et sorties aux différents accès sur toute l'amplitude d'un jour ouvrable de base (JOB) en période scolaire pour les 2 gares
- Enquêtes origine-destination et stationnement par interview auprès des voyageurs montants
- Analyse des résultats et production des livrables :
 - o Diagnostic du fonctionnement actuel de l'intermodalité
 - o Evaluation des besoins par mode et identification des éventuels dysfonctionnements au regard des flux projetés (volume, parts modales)
 - o Proposition de pistes d'action (préprogramme intermodalité horizon 2040)

ARTICLE 3 – ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

3.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires, de la commune de Montauban-de-Bretagne et du Département d'Ille-et-Vilaine le cas échéant. Il se réunira au besoin 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 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.

3.2 Comité technique

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

Ce Comité technique se réunira sur convocation adressée par SNCF Gares & Connexions au moins 10 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 décrits à l'article 2.2 de la présente convention sont :

Etudes	Coûts Hors Taxes € courants
Maîtrise d'ouvrage	888 €
Etude intermodalité	24 114 €
Coût total	25 002 €

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 :

Financiers	Quote part	Total Participation Etude (HT) € courants
Région Bretagne	1/3	8 334,00 €
CC Saint-Méen Montauban	1/3	8 334,00 €
SNCF Gares & Connexions	1/3	8 334,00 €
Total		25 002,00 €

5.2 Modalités de versement

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

En euros courants	%	Date indicative d'appel	Montant de l'appel	
			Région Bretagne	CC St Méen Montauban de B.
1 ^{er} appel de fond	50 %	Novembre 2025	4 167€	4 167€
Solde	50 %	T1 2026	4 167€	4 167€
Total financement	100%		8 334€	8 334€

Après l'achèvement de l'intégralité des études 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.

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 libéreront 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

5.4 Caducité

Si à l'expiration d'un délai de 1 an à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, SNCF Gares & Connexions n'a pas transmis au Partenaire 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 1 an 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 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 études).

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

Les études seront réalisées et remises aux Partenaires dans un délai prévisionnel de 6 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente convention.

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 14 – NOTIFICATION - CONTACTS

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

Courriel électronique : secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh

Pour la Communauté de communes Saint-Méen Montauban :

Service Mobilités

Ashvin DAUMOO, chargé de mission mobilités

Adresse : Manoir de la Ville Cotterel – 46, rue de Saint-Malo – CS 26042 – 35360 MONTAUBAN-DE-BRETAGNE

Tél : 02.99.06.54.92

Courriel électronique : ashvin.daumoo@stmeen-montauban.fr

Pour SNCF Gares & Connexions :

Direction Régionale des Gares Bretagne – Centre Val de Loire – Pays de la Loire

107, avenue Henri Fréville

35200 RENNES

Courriel électronique : solene.boutet@sncf.fr

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

A Rennes, le

Pour la Région Bretagne

**Pour la Communauté de communes
Saint-Méen Montauban**

Loïc CHESNAIS-GIRARD
Président du Conseil Régional

Philippe CHEVREL
Président du Conseil Communautaire

Pour SNCF Gares & Connexions

Jean-Luc BOUHADANA
Directeur Régional



GARE DE LANDIVISIAU ET HALTE DE GUIMILIAU

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES PORTANT
SUR L'ANALYSE DES FLUX DE VOYAGEURS**

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, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « la Région »

La Communauté de communes du Pays de Landivisiau dont le siège se situe rue Robert Schuman, 29400 Landivisiau, représentée par Henri BILLON, Président de la Communautés de communes du Pays de Landivisiau, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « la Communauté de communes du Pays de Landivisiau »

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, représentée par Monsieur Jean-Luc BOUHADANA, directeur régional des gares de Bretagne, Centre Val de Loire et Pays de la Loire, agissant au nom et pour le compte dudit établissement dûment habilité aux présentes par délégation de la Directrice Gares & Connexions, Monsieur Alain Quinet, directeur général par intérim de SNCF Gares & Connexions,

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

La Région Bretagne, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignées les « Partenaires » et individuellement le « Partenaire ».

Vu :

- Le traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne,
- La directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen,
- Le Code général des collectivités territoriales, et notamment l'article L1111-10, L. 3211-1 et L. 4221-1,
- Le Code des transports et notamment ses articles L 2 111-9 à L 2 111-26, L 2123-1 et suivants, L 2141-1 à L 2141-19, tels que modifiés par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique, relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses décrets d'application notamment du 29 novembre 1993 relatif aux missions de maîtrise d'œuvre,
- La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 sur l'orientation des transports intérieurs,
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- 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,
- La loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 Juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°2019-1588 du 31/12/19 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5e de l'article L.2111-9 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5e de l'article L.2111-9 du Code des transports,
- Le règlement budgétaire et financier de la Région Bretagne,
- La délibération n°22_DAJCP_SA_08 du conseil régional, en date du 30 juin 2022, fixant les délégations accordées à la commission permanente,
- La délibération de la commission permanente du conseil régional n°25_0702_07 en date du 03 novembre 2025 approuvant la présente convention,
- La délibération du conseil communautaire du Pays de Landivisiau en date du 23 septembre 2025 approuvant la présente convention,

PREAMBULE

La gare de Landivisiau est située sur la ligne Paris-Brest (Ligne n° 420 000). Elle est implantée en contrebas dans la vallée de l'élor, en limite sud du tissu urbain, au niveau du passage à niveau n°288 de la route départementale n°30. C'est une gare à laquelle on accède essentiellement par des modes motorisés.

En 2019, dans un projet porté par la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions, la gare a donné lieu à la création d'un nouveau concept d'abri, entièrement repensé par le design de service et les usages. La démolition de l'ancien bâtiment voyageurs vétuste, a donc laissé la place à un abri léger unique qui concentre les fonctionnalités :

- Porche d'accès aux quais
- Espace d'attente couvert, éclairé et équipé d'assises
- Local couvert à destination des deux-roues motorisés et non motorisés
- Automate de vente

Ce projet a également permis un réaménagement des abords de la gare, des stationnements, des équipements d'intermodalité et des cheminements piétons.

Aujourd'hui, le périmètre quai n'a pas été modifié et la gare reste équipée d'une traversée des voies pour le public (TVP) permettant d'accéder au quai voie 1. Un projet est actuellement à l'étude pour supprimer cette installation et créer une passerelle pour permettre la traversée des voies. Aussi, dans l'attente de la réalisation de ces travaux de sécurisation, une surveillance complémentaire, avec présentiel d'un agent à certains horaires, a été mise en place.

Depuis 2019, la gare de Landivisiau connaît une forte croissance de fréquentation avec 253 305 voyageurs comptabilisés en 2024 (soit +67% par rapport à 2019). Une progression amenée à se poursuivre au travers de l'évolution constante des habitudes de déplacement combinée aux renforts d'offre BreizhGo envisagés dès septembre 2026.

Considérant les enjeux d'intermodalité, il est partagé entre la Région Bretagne, le Pays de Landivisiau Communautés de Communes et SNCF Gares & Connexions, la nécessité d'établir un diagnostic et une vision prospective de ces usages. Dans une vision de desserte du territoire, la réflexion est élargie à la halte de Guimiliau.

Ainsi, les Partenaires souhaitent en premier lieu mener une étude d'intermodalité pour mieux caractériser et quantifier les usages actuels et analyser les perspectives d'évolution ainsi que leurs conséquences dans le fonctionnement des gares, notamment en termes d'accès et d'accueil.

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 financement des études visées à l'article 2 réalisées sur le périmètre de la gare de Landivisiau et la halte de Guimiliau.

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.

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

2.1 Périmètre de maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre générale des études, dont le financement fait l'objet de la présente, sont assurées par SNCF Gares & Connexions.

La maîtrise d'œuvre des études est confiée à AREP.

2.2 Objet des études

L'objet des études financées par la présente est de :

- Quantifier les flux de rabattement (entrées) et de diffusion (sorties) et leur répartition par accès et par train sur un Jour Ouvrable de Base (JOB)
- Caractériser les usages actuels des voyageurs : temporalité, origines, modes de rabattement, motif du déplacement, localisation et stratégies de stationnement...
- Qualifier le fonctionnement de l'intermodalité actuel, avec une attention particulière sur le stationnement automobile (enquête de rotation)
- Mettre en exergue les dysfonctionnements actuels et les principaux enjeux
- Projeter les besoins d'aménagement à court (2027) et plus long terme (2040).

Les études comporteront les prestations suivantes :

- Comptages entrées et sorties aux différents accès sur toute l'amplitude d'un jour ouvrable de base (JOB) en période scolaire pour les 2 gares
- Enquêtes origine-destination par interview auprès des voyageurs montants
- Analyse des résultats et production des livrables :
 - o Diagnostic du fonctionnement actuel de l'intermodalité
 - o Evaluation des besoins par mode et identification des éventuels dysfonctionnements au regard des flux projetés (volume, parts modales)

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 au besoin 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 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.

3.2 Comité technique

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

Ce Comité technique se réunira sur convocation adressée par SNCF Gares & Connexions au moins 10 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 décrits à l'article 2.2 de la présente convention sont :

Etudes	Coûts Hors Taxes € courants
Maîtrise d'ouvrage	1 200 €
Etude intermodalité	24 000€
Coût total	25 200 €

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 :

Financeurs	Quote part	Total Participation Etude (HT) € courants
Région Bretagne	1/3	8400
Pays Landivisiau CC	1/3	8400
SNCF Gares & Connexions	1/3	8400
Total		25 200,00

5.2 Modalités de versement

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

En euros courants	%	Date indicative d'appel	Montant de l'appel	
			Région Bretagne	Pays de Landivisiau CC
1 ^{er} appel de fond	50 %	Octobre 2025	4 200€	4 200€
Solde	50 %	T1 2026	4 200€	4 200€
Total financement	100%		8 400€	8 400€

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.

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

5.4 Caducité

Si à l'expiration d'un délai de 1 an à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, SNCF Gares & Connexions n'a pas transmis au Partenaire 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 1 an 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 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 études).

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

Les études seront réalisées et remises aux Partenaires dans un délai prévisionnel de 12 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente convention.

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 14 – NOTIFICATION - CONTACTS

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

Courriel électronique : secretariat.mer.canaux.mobilites@bretagne.bzh

Pour Pays de Landivisiau Communauté de Communes :

Adresse : Rue Robert Schuman, 29400 Landivisiau

Tél : 02 98 68 42 41

Courriel électronique : contact@paysdelandi.com

Pour SNCF Gares & Connexions :

Direction Régionale des Gares Bretagne – Centre Val de Loire – Pays de la Loire

107, avenue Henri Fréville

35200 RENNES

Courriel électronique : solene.boutet@sncf.fr

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

A Rennes, le

Pour la Région Bretagne

Pour Pays de Landivisiau

Loïg CHESNAIS-GIRARD
Président du Conseil Régional

Henri BILLON
Président de la Communauté de
communes du Pays de Landivisiau

Pour SNCF Gares & Connexions

Jean-Luc BOUHADANA
Directeur Régional



GARE DE VITRÉ (35)

**CONVENTION DE FINANCEMENT D'UNE ETUDE AVANT-PROJET
PORTANT SUR LA RÉHABILITATION ET L'EMBELLEMENT DES PASSAGES
SOUTERRAINS INTER-QUARTIER ET VOYAGEURS**

Entre :

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

Ci-après dénommée « la Région »

La Ville de Vitré, dont l'adresse se situe à Mairie de Vitré, CS70627, 35506 Vitré cedex, représentée par Monsieur Pierre LEONARDI, Maire, dûment habilité à signer la présente convention, par délibération du Conseil Municipal du 22 septembre 2025,

Ci-après dénommée « Ville de Vitré »

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 Régional, dûment habilité à signer la présente convention,

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

La Région Bretagne, la Ville de Vitré et SNCF Gares & Connexions sont ci-après désignées les « Partenaires » et individuellement le « Partenaire ».

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 loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique, relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses décrets d'application notamment du 29 novembre 1993 relatif aux missions de maîtrise d'œuvre,
- Le Code Général des Collectivités Territoriales,
- La délibération n° 22_DAJCP_SA_08 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ,
- 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,
- 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,
- Le compte rendu du comité de pilotage de la gare de Vitré du 30/01/2025,
- La convention de financement du 15/04/2024 relative à l'étude de faisabilité des souterrains voyageurs et inter-quartier de la gare de Vitré,
- La délibération de la Commission Permanente du Conseil régional n°25_0702_07 en date du 03 novembre 2025 approuvant la présente convention,
- La délibération du Conseil Municipal de la Ville de Vitré du 22 septembre 2025 approuvant la présente convention.

PREAMBULE

La présente convention d'étude, relative à la réhabilitation des deux (2) souterrains, s'inscrit dans le cadre partenarial du protocole de gouvernance pour le projet de modernisation de la gare de Vitré signé le 27/11/2023 et du Comité de pilotage du 30/01/2025 associant :

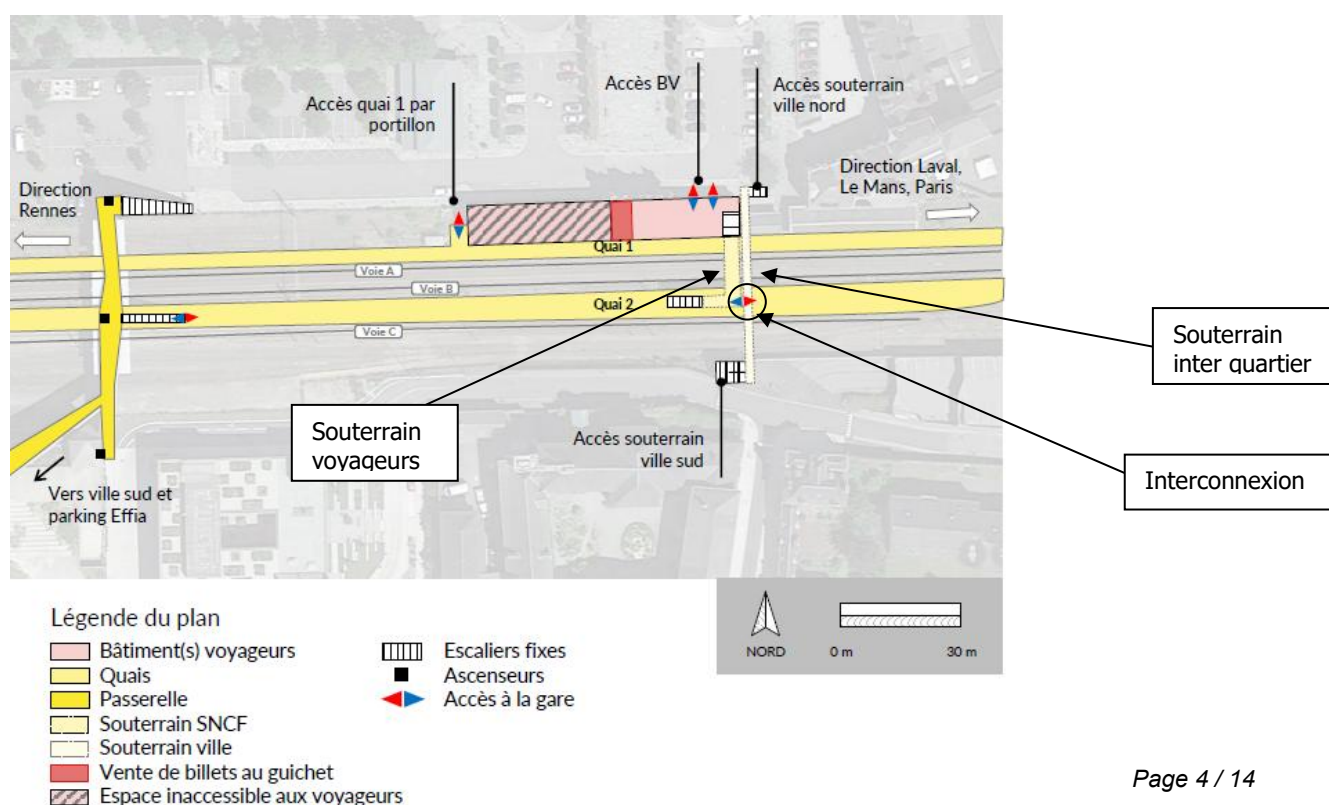
- L'Etat,
- La Région Bretagne,
- Vitré Communauté,
- La Ville de Vitré,
- La Banque des Territoires
- et SNCF Gares & Connexions.

La gare possède deux (2) PASSages SOuterrains (PASO) interconnectés à l'aplomb du quai central :

- L'un inter quartier construit en 1926 et propriété de la ville de Vitré,
- Le second, propriété de SNCF Gares & Connexions construit en 1920 donnant accès aux voyageurs depuis le bâtiment voyageurs au quai central (voies B et C).

L'étude de flux menée au dernier trimestre 2023 a mis en relief la nécessité de maintenir en exploitation ces souterrains afin d'absorber les flux de voyageurs à horizon 2035 (arrivée du projet Service Express Régional Métropolitain (SERM)) dans l'hypothèse d'une augmentation de fréquentation annuelle de +5% soit environ 1,8 million de voyageurs/an.

Configuration des accès aux quais et des franchissements actuels :



Également fin 2023, dans le cadre du cycle de suivi de maintenance des ouvrages, il a été menée une inspection détaillée (ID) définissant l'état actuel de la structure des ouvrages souterrains ainsi qu'une liste de travaux à prévoir :

- Réfection de l'étanchéité par l'extrados nécessitant une dépose/repose d'un appareil de voie et des voies ferrées,
- Remise en état des murs, escaliers dégradés,
- Réparation des tabliers de voies en intrados (poutrelles, aciers et bétons).

La gare de Vitré étant inscrite au Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (SDAP) sur la liste des gares dites prioritaires, les travaux de réhabilitation des souterrains (en particulier le souterrain voyageurs) devront prévoir des aménagements adaptés pour respecter les normes d'accessibilité auprès des personnes à mobilité réduite (PMR) dont :

- Le dimensionnement des marches d'escaliers, la mise en place de nez de marches antidérapants et contre-marches contrastées, le respect des hauteurs libres dans les trémies d'escaliers,
- La reprise des sols et la mise en œuvre d'un revêtement antidérapant adapté,
- La mise en œuvre ou la modification de l'éclairage pour les personnes malvoyantes en particulier,
- La mise en place de bandes d'éveil à la vigilance (BEV), de manchons braille et de mains courantes double lisse,
- *Hors obligation réglementaire : le programme prévoit la mise en place de goulottes à vélo.*

Il conviendra de prévoir également dans l'étude un volet embellissement des espaces et d'y recueillir des préconisations architecturales pour améliorer le confort et l'accueil des usagers (voyageurs ou non voyageurs). Les études devront aussi adapter ou prévoir le remplacement des tabliers de quais pour anticiper le rehaussement des quais lors de leur mise en accessibilité à horizon du SERM.

La présente convention de financement couvre les périmètres des Maîtrises d'Ouvrage de SNCF Gares & Connexions (souterrain Voyageurs, trémies d'escaliers) et Ville de Vitré (souterrain Inter quartier, trémies d'escaliers, abri trémie escalier côté rue Pierre LEMAÎTRE).

Le pilotage de l'étude d'Avant-Projet, pour les deux périmètres (SNCF et Ville), sera encadré par une convention de Maîtrise d'Ouvrage Unique (MOAU) confiée à SNCF Gares & Connexions.

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 Vitré : ensemble des passages souterrains, trémies d'escaliers, abri trémie escalier côté rue Pierre LEMAITRE et connexes (voie ferrée).

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.

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 dont le financement fait l'objet de la présente est assurée par SNCF Gares & Connexions via une convention de Maîtrise d'Ouvrage Unique (MOAU).

La maîtrise d'œuvre des études est confiée à un bureau d'étude externe retenu suite à consultation encadré par le code de la commande public.

2.2 Objet des études

Les études, dont le financement fait l'objet de la présente convention, concernent la phase suivante : Avant - Projet (AVP).

Celles-ci ont pour objet la réhabilitation et l'embellissement des souterrains Voyageurs et Inter quartier de la gare de Vitré suivant 3 volets :

Volet structure :

- Réfection de l'étanchéité y compris travaux connexes (dépose/repose voies ferrées, appareil de voie),
- Remise en état des murs, escaliers,
- Réparation des poutrelles, des aciers et des bétons,
- Adaptation ou remplacement des tabliers de quais,
- Adaptation de la collecte et de l'évacuation des eaux zénithales et d'infiltration,
- Reprise de la paillasse d'escalier donnant dans le bâtiment voyageurs (Souterrain voyageurs – mise au norme accessibilité PMR).

Volet mise en accessibilité PMR :

- Le cas échéant redimensionnement des marches (hauteur, giron), mis en place de nez de marches, contre-marches contrastées (1^{ère} et dernière),
- Reprise des sols et mise en œuvre d'un revêtement antidérapant,
- Eclairage à adapter et/ou à mettre en œuvre,
- Mise en place de bandes d'éveil à la vigilance (BEV),
- Mains courantes double lisse équipées de manchons braille.

Volet embellissement, amélioration du confort et de la sécurité.

- Epurer, unifier et embellir les zones de cheminements (sols, parois verticales et horizontales, trémies escaliers, abri trémie escalier côté rue Pierre LEMAITRE),
- Mise en place de goulottes à vélo dans les escaliers,
- Adaptation ou mise en place d'un système de sécurité incendie (alarme, éclairage de sécurité,...),
- Adaptation ou mise œuvre de dispositifs d'ouverture et de fermeture d'accès aux souterrains,
- Adaptation ou mise en œuvre de la signalétique directionnelle et de sécurité.

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 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 du Maître d'Ouvrage 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.

3.2 Comité technique

Outre le comité de pilotage, un comité technique composé des équipes techniques des 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 par le Maître d'Ouvrage 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 AVANT-PROJET

Les coûts estimatifs en euros constants aux conditions économique de 10/2023 et en euros courants conventionnels correspondants au montant des études décrits à l'article 2.2 de la présente convention sont de :

Etudes	Coûts euros constants Hors Taxes	Coûts euros courants conventionnels Hors Taxes
MOE Générale et Etudes (BET externe)	109 020 €	113 064 €
MOA / AMO (contrôle technique, acquisitions de données, sondages, diagnostics)	28 980 €	30 055 €
Coût total (Hors Taxes- CE 10/2023)	138 000 €	143 119 € Arrondi à 143 200 €

Les coûts estimatifs comprennent les coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre correspondants ainsi que les coûts relatifs aux acquisitions des données complémentaires (sondages, diagnostics) et de contrôle technique (externalisé).

Pour déterminer les coûts susvisés en euros courants conventionnel les indices et taux prévisionnels suivants ont été retenus :

- Indice ING à 10/2023 : 132,1
- Indice ING à 05/2025 (dernier indice connu) : 134,2
- Prévision d'Indice ING à 10/2026 – rendu des études définitives (calcul par extrapolation) : 137

En cas d'écart entre l'évolution réelle des conditions économiques et les hypothèses retenues à l'article 4, les Partenaires s'engagent à se rencontrer 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 s'engagent à se rencontrer lorsque la moitié du financement en euros (€) courants aura été appelé, 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 Partenaires s'engagent à participer au financement des études visées à l'article 2, selon la clé de répartition suivante :

- Région Bretagne : 50%
- Ville de Vitré : 50%

La répartition précitée est uniquement valable pour l'étude d'Avant-Projet couverte par la présente convention. Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les étapes ultérieures.

Coûts euros courants Hors Taxes	Etude d'Avant-Projet des souterrains	
	Taux de participation en %	Montant en € HT
Région Bretagne	50%	71 600 €
Ville de Vitré	50%	71 600 €
Total	100 %	143 200 €

5.2 Modalités de versement

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

- 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 Projets.
- 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 l'achèvement de l'intégralité des études 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.

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

Echéancier	%	Période indicative de l'appel de fond	Montant à payer Région BZH	Montant à payer Ville de Vitré	Total
1 ^{er} appel de fonds	30	Décembre 2025	21 480 €	21 480 €	42 960 €
2 ^{ème} appel de fonds	50	Mai 2026	35 800 €	35 800 €	71 600 €
3 ^{ème} appel de fonds	20	Novembre 2026	14 320 €	14 320 €	28 640 €
Solde de la convention					
Total :			71 600 €	71 600 €	143 200 €
			50%	50%	100%

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 libéreront 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

5.4 Caducité

Si à l'expiration d'un délai d'un (1) an à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, SNCF Gares & Connexions n'a pas transmis au Partenaire 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 d'un (1) an 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 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 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 12 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 de la convention de MOAU (Maîtrise d'Ouvrage Unique). 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 des ouvrages ou le bon déroulement des travaux, 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 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 – LISTE DES ANNEXES

Sans objet.

ARTICLE 14 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

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

Fait à Rennes, le

Pour la Région Bretagne

Pour la Ville de Vitré

Loïg CHESNAIS-GIRARD
Président du Conseil régional

Pierre LÉONARDI
Maire

Pour SNCF Gares & Connexions

Jean-Luc BOUHADANA
Directeur Régional

PROTOCOLE D'ACCORD DE REMISE DES OUVRAGES

Entre,

Quimper Bretagne Occidentale, Communauté d'Agglomération, domiciliée au 44 Place Saint Corentin, 29000 QUIMPER.

Représentée par Madame Isabelle ASSIH, Présidente, dûment habilitée à cet effet par délibération n°6 du conseil communautaire en date du 15 mai 2025.

Ci-après dénommée « QBO » ou « le maître d'ouvrage unique »,

D'une part,

Et,

La Région Bretagne, domiciliée au 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes cedex.

Représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président, dûment habilité à cet effet par délibération de la commission permanente n° 25_702_07 du Conseil régional en date du 3 Novembre 2025.

D'autre part,

Ensemble, ci-après, dénommées « les Parties ».

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

Depuis la mise en œuvre du projet Bretagne Grande Vitesse, qui se traduit notamment par la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes à partir du 1er Juillet 2017 et de la poursuite du développement du trafic TER, des améliorations du fonctionnement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Quimper sont apparues nécessaires.

A cet effet, l'Etat, la Région Bretagne, le Département du Finistère, Quimper Bretagne Occidentale, SNCF Réseau, et SNCF Mobilités ont signé un contrat de pôle le 1^{er} mars 2013 consistant en un protocole de coopération pour la réalisation des études et travaux nécessaires au projet. Il s'est agi effectivement d'engager une démarche inter-partenaire en vue de réaménager le pôle d'échanges multimodal de Quimper (ci-après désigné « PEM »).

Un nouveau contrat de pôle prenant en compte le nouveau schéma d'aménagement lié à des évolutions de la politique des transports de QBO a été signé en 2018 par les mêmes parties. Celui-ci définit le projet d'aménagement, la répartition des maîtrises d'ouvrages, le coût de l'opération et les principes de participations d'investissement de chaque partenaire.

Dans le cadre de cette démarche, étant donné l'imbrication d'un ensemble d'ouvrages, il a été convenu entre les Parties, afin de garantir une cohérence d'ensemble, qu'une convention de co-maîtrise d'ouvrage désignant QBO comme maître d'ouvrage unique devait être conclue concernant certains ouvrages.

C'est ainsi qu'en accord avec la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions, QBO dispose depuis 2019 d'une délégation de maîtrise d'ouvrage unique pour la réalisation de certains ouvrages (**annexe 1 : convention de maîtrise d'ouvrage unique de 2019**).

Dans une logique identique, une convention de maîtrise d'ouvrage unique a été signée entre QBO et la Ville de Quimper en 2020, désignant à nouveau QBO comme maître d'ouvrage unique ouvrages (**annexe 2 : convention de maîtrise d'ouvrage unique de 2020**).

Le périmètre de la maîtrise d'ouvrage unique fixé par ces conventions est constitué de l'ensemble des études et travaux nécessaires à la mise en œuvre du réaménagement du PEM hormis les opérations portées par SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau en maîtrise d'ouvrage propre. C'est ainsi que QBO assure la maîtrise d'ouvrage unique de :

MOA d'origine confiant sa MOA à QBO	Opérations	
QBO	Passerelle sur voies ferrées	Passerelles sur voies ferrées (parties urbaine et accessibilité)
QBO	Maison des mobilités	Maison du vélo
QBO		Démolition bâtiment gare routière existant

QBO	OPC Générale	OPC Générale du PEM
Région	Gare routière	Aménagement nouvelle gare routière et nouvel abri
Région		Dépollution des sols
SNCF G&Co	Stationnements, parvis et espaces verts et démolition Halle Sernam	Parking longue durée sud
SNCF G&Co		Parking courte durée sud
SNCF G&Co		Dépose minute et taxis
SNCF G&Co		Places loueurs
SNCF G&Co		Démolition Halle Sernam
SNCF G&Co		Parvis et espaces verts
Ville de Quimper	Avenue de la gare	
Ville de Quimper	Avenue de la Libération	
Ville de Quimper	Rue et place Jacques Cartier	
Ville de Quimper	Impasse de l'Odet	
Ville de Quimper	Passerelle de l'Odet + cheminement vers la rue de l'hippodrome	

L'ensemble des ouvrages visés par ces conventions fait l'objet d'une mission de maîtrise d'œuvre unique.

A l'issue des travaux, comme prévu dans les conventions de maîtrise d'ouvrage unique, QBO assure la bonne mise en œuvre des opérations préalables à leur réception. Après accord de la Région Bretagne, le maître d'ouvrage unique établit la décision de réception (ou de refus) concernant les ouvrages dont elle a délégué la maîtrise d'ouvrage conformément au tableau susvisé, la notifie aux entreprises pour chaque ouvrage et transmet copie de la décision à la Région Bretagne.

Aux termes de la convention de maîtrise d'ouvrage unique susvisée, il est notamment prévu que la remise des ouvrages par QBO aux maîtres d'ouvrages interviendra après la décision de réception des travaux prononcée avec ou sans réserves notifiée aux entreprises pour chaque ouvrage.

La présente convention a pour objet de procéder à la remise de l'ouvrage gare routière tel que figuré sur le plan annexé, par QBO, à la Région Bretagne. Les travaux portés par la maîtrise d'ouvrage SNCF G&C (information dynamique, contrôle d'accès) ne sont pas l'objet du présent protocole.

Ceci ayant été exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1^{er} – Objet de la convention

Dans le cadre des travaux du Pôle d'Echanges Multimodal de Quimper, les marchés suivants ont été conclus :

- LOT 1 : base vie - EUROVIA
- LOT 2 : signalisation et barrière - HELIOS
- LOT 3 : passerelle sur voies ferrées - GTM-VIRY
- LOT 4 : voirie principale - COLAS-MARC SA
- LOT 5 : voirie secondaire impasse de l'Odé - EUROVIA
- LOT 6 : éclairage public et réseaux souples - SPIE
- LOT 7 : aménagements paysagers - BELLOCQ-JARDINS SERVICES
- LOT 8 : petites passerelles et platelages bois - ECMB
- LOT 9 : auvent gare routière structure - CMR
- LOT 10 : auvent GR couverture - BIHANNIC
- LOT 11 : maison des mobilités - RENE JONCOUR
- LOT 12 : déconstruction gare routière - KERLEROUX
- LOT 13 : passerelle de l'Odé - lot non notifié
- LOT 14a : sondage pollution : HPC-LCBTP
- LOT 14b : contrôle extérieur matériaux - INOVADIA
- LOT 15 : contrôle extérieur structure acier passerelle - SOCOTEC
- LOT 16 : contrôle extérieur béton passerelle - LABOROUTES
- LOT 17 : fourniture granit - RAULT

Les lots concernant le secteur gare routière sont les suivants :

- LOT 4 : voirie principale Sud – COLAS
- LOT 6 : éclairage public et réseaux souples – SPIE
- LOT 7 : aménagements paysagers / espaces verts – BELLOCQ
- LOT 8 : petites passerelles / platelages bois / serrurerie / clôtures / mobilier urbain spécifique – ECMB SAS
- LOT 9 : auvent gare routière, fondations, structure et éclairage - CMR
- LOT 10 : auvent gare routière : couverture - BIHANNIC

Le 27/06/2024, le maître d'ouvrage unique a convoqué la Région Bretagne à la réunion des Opérations Préalables à la Réception (OPR) (**annexe 3 : convocation adressée par QBO**).

Les opérations de levée des réserves des lots 6, 7 et 8 feront l'objet d'une transmission ultérieure à la Région Bretagne pour ce qui concerne les pièces relatives aux levées de réserves (EXE 8 et EXE 9), au 1^{er} mars 2026. Le PV de remise des ouvrages sera ainsi actualisé. Les EXE 8 et 9 des lots n°6, 7 et 8 ainsi que le PV de remise des ouvrages actualisé seront signés par les différentes parties et annexés au protocole d'accord de remise des ouvrages.

Les opérations préalables à la réception (OPR) des lots 4, 9 et 10 se sont déroulées le 09/07/2024. A la suite de ces OPR, le maître d'œuvre (MOE) a proposé au maître d'ouvrage unique de procéder à la réception des travaux, avec réserves (**annexes 4.1/4.9/4.10 et 5.1/5.9/5.10 : procès-verbal des OPR – EXE 4 et proposition du MOE – EXE 5**).

Le 22/07/2024, le 23/07/2024 et le 27/09/2024, QBO a transmis à la Région Bretagne les PV OPR et proposition de réception du MOE (EXE 4 et 5) pour procéder à la réception de l'ouvrage avec réserves (**annexes 6.1 et 6.2**).

La réception de l'ouvrage est intervenue le 09/07/2024 avec réserves. La date d'achèvement des travaux a été fixée au 09/07/2024 (**annexes 7.1/7.7/7.8 : procès-verbal de réception – EXE 6**).

Le procès-verbal de réception des travaux a été transmis, par QBO, à la Région Bretagne le 29/07/2024, 08/08/2024 et le 27/09/2024 (**annexes 8.1 et 8.2**)

Le procès-verbal de levée des réserves a été signé le 23/07/2024, et transmis à la Région Bretagne le 08/08/2024 (**annexe 9 : convocation à la levée des réserves, annexes 10 (10.1/10.2/10.3) et 11 (11.1/11.2) PV de levée des réserves EXE 8 et 9, annexe 12 bordereau d'envoi**).

Les opérations préalables à la réception du lot n°6 se sont déroulées le 09/07/2024.

Pour le lot n°6 QBO a transmis à la Région Bretagne les PV OPR et proposition de réception du MOE (EXE 4 et 5) pour procéder à la réception de l'ouvrage avec réserves (**annexe 4.2 procès-verbal des OPR – EXE 4 et annexe 5.2 proposition du MOE – EXE 5**).

Pour le lot n°6, la réception de l'ouvrage est intervenue le 09/07/2024 avec réserves. La date d'achèvement des travaux a été fixée au 30/10/2024 (**annexes 7.2 : procès-verbal de réception – EXE 6**).

La date d'achèvement des travaux a été repoussée au 16/09/2025.

Les opérations préalables à la réception du lot 7 se sont déroulées le 01/10/2024 et pour le lot 8 le 11/04/2025.

A la suite de ces OPR, le maître d'œuvre (MOE) a proposé au maître d'ouvrage unique de procéder à la réception des travaux, avec réserves (**annexes 4.3/4.4/4.5/4.6/4.7/4.8 et 5.3/5.4/5.5/5.6/5.7/5.8: procès-verbal des OPR – EXE 4 et proposition du MOE – EXE 5**).

Pour le lot n°7 le 01/10/2024 QBO a transmis à la Région Bretagne les PV OPR et proposition de réception du MOE (EXE 4 et 5) pour procéder à la réception de l'ouvrage avec réserves

Pour le lot n°7, la réception de l'ouvrage est intervenue le 07/02/2025 avec réserves. La date d'achèvement des travaux a été fixée au 30/03/2025 (**annexes 7.3/7.4/7.5 : procès-verbal de réception – EXE 6**).

La date d'achèvement des travaux a été repoussée au 15/12/2025.

Pour le lot n°8, le 11/04/2025 QBO a transmis à la Région Bretagne les PV OPR et proposition de réception du MOE (EXE 4 et 5) pour procéder à la réception de l'ouvrage avec réserves

Pour le lot n°8, la réception de l'ouvrage est intervenue le 23/04/2025 avec réserves. La date d'achèvement des travaux a été fixée au 30/04/2025 (**annexes 7.6 : procès-verbal de réception – EXE 6**).

La date d'achèvement des travaux a été repoussée au 2025 (à préciser ultérieurement)

La réception de l'ouvrage étant intervenue, le présent protocole d'accord de remise des ouvrages entraîne la remise de celui-ci (ci-après dénommé « l'ouvrage ») à la Région Bretagne.

ARTICLE 2 – Modalités de la remise de l'ouvrage

La remise de l'ouvrage se traduit par la signature du présent protocole d'accord et d'un procès-verbal de remise des ouvrages, annexé à la présente convention (**annexe 13 : procès-verbal de remise des ouvrages**).

ARTICLE 3 – Conséquences de la remise de l'ouvrage

3.1. Transfert de la garde et de l'entretien de l'ouvrage

3.1.1. Conformément à la convention de maîtrise d'ouvrage unique, la remise de l'ouvrage transfère la garde et l'entretien de l'ouvrage à la Région Bretagne.

3.1.2. Si la remise de l'ouvrage transfère la garde et l'entretien de l'ouvrage correspondant aux maîtres d'ouvrages compétents, il n'en demeure pas moins que dans le cadre d'un pôle d'échanges multimodal des interactions vont nécessairement intervenir entre les différents acteurs au regard notamment de l'imbrication d'un ensemble d'ouvrages (ayant justement conduit à la décision d'une maîtrise d'ouvrage unique) et de la multiplicité des compétences mises en œuvre sur le site.

A ce titre, des conventions de superposition d'affectations auront vocation à être conclues entre les Parties. Toutes les conventions de ce type, devant intervenir pendant la durée d'exploitation du PEM, seront annexées, par avenant, à la présente convention.

Ainsi, la garde et l'entretien de l'ouvrage relèvent de la seule compétence de la Région Bretagne, sous réserve des conventions de superposition d'affectations susceptibles d'intervenir.

3.2. Réserves émises à réception

3.2.1. Aux termes de l'article 7 « achèvement de la mission » de la convention de maîtrise d'ouvrage unique (**cf. annexes 1 et 2 de la présente convention**), la mission du maître d'ouvrage unique prend fin par le quitus donné par le maître d'ouvrage compétent à sa demande après exécution complète de ses missions et notamment :

- la réception des ouvrages ;
- l'expiration du délai de parfait achèvement des ouvrages et reprise des désordres couverts par cette garantie ;
- l'établissement du bilan général et définitif de l'opération et acceptation par les maîtres d'ouvrages compétents.

La levée des réserves émises à réception, qu'il s'agisse de prestations non réalisées ou de non conformités, relève donc de la compétence de QBO, y compris les réserves non levées à la date de la remise de l'ouvrage.

L'intervention du maître d'ouvrage unique sera réalisée dans les conditions ci-après définies.

3.2.2. Le délai imparti pour la levée des réserves est fixé au sein du procès-verbal de réception de l'ouvrage (**cf. annexes 7 de la présente convention**) et au procès-verbal de remise des ouvrages (**cf. annexe 13 de la présente convention**).

La Région Bretagne devra veiller à permettre l'accès à l'ouvrage, par le titulaire du marché, afin que ce dernier puisse procéder aux travaux nécessaires à la levée des réserves émises à réception.

Le maître d'ouvrage unique informera via mail minimum 15 jours avant l'intervention, la Région Bretagne des dates et heures de cette intervention du titulaire du marché en vue de la réalisation des travaux de reprises nécessaires à la levée des réserves émises à réception.

Le maître d'ouvrage unique ne pourra voir sa responsabilité engagée dans l'hypothèse où l'accès à l'ouvrage, par le titulaire du marché de travaux concerné, serait retardé du fait de la Région Bretagne ou rendu impossible du fait de cette dernière.

3.2.3. Dans le cadre des travaux nécessaires à la levée des réserves, le titulaire informe le maître d'ouvrage unique de la date à laquelle il estime que les travaux ont été achevés ou le seront.

Le Maître d'ouvrage unique convoque la Région Bretagne à une réunion de constat de l'exécution des travaux nécessaires à la levée des réserves émises à réception. A l'occasion de cette réunion de constat, la Région Bretagne émet les observations qu'elle estime nécessaire. Ces observations seront, par la suite, reprises dans un compte-rendu de réunion établi par QBO et transmis à la Région Bretagne.

A l'issue des opérations préalables à la levée des réserves émises à réception et de la proposition du MOE s'agissant de la levée des réserves émises à réception, le maître d'ouvrage unique sollicitera l'accord de la Région Bretagne afin de prononcer la décision de levée des réserves ou celle de ne pas prononcer la levée de celles-ci.

Le silence gardé par la Région Bretagne, dans un délai de 15 jours à compter de la réception de la demande, vaudra accord tacite de celle-ci sur la décision proposée par QBO.

Le maître d'ouvrage unique établira un procès-verbal de levée des réserves. Celui-ci sera, par la suite, transmis à la Région Bretagne et sera annexé au présent protocole d'accord de remise des ouvrages. Les éventuelles actualisation du procès-verbal seront transmises au plus tard le 1^{er} mars 2026 et annexées dans les mêmes formes.

3.2.4. Dans le cadre de la levée des réserves émises à réception, en cas de carence du titulaire du marché dans la mise en œuvre des travaux nécessaires à la levée des réserves, le maître d'ouvrage unique peut faire réaliser les travaux nécessaires à la levée des réserves par un tiers, aux frais et risques du titulaire défaillant et prélever sur le montant des retenues de garanties, le coût des travaux effectués pour remédier aux malfaçons.

Dans cette hypothèse, le maître d'ouvrage unique en informe la Région Bretagne, tant sur le principe de la réalisation des travaux aux frais et risques du titulaire défaillant que sur celui de la non restitution de la retenue de garantie.

3.3. Litiges au titre des garanties de parfait achèvement, biennale ou décennale

3.3.1. Après remise des ouvrages, en cas de litige au titre des garanties de parfait achèvement, biennale ou décennale, toute action contentieuse relève de la compétence de la Région Bretagne.

3.3.2. Les éventuelles actions contentieuses engagées par le maître d'ouvrage unique avant la remise des ouvrages seront transférées à la Région Bretagne.

3.3.3. S'agissant plus particulièrement de la garantie de parfait achèvement, aux termes de l'article 7 « achèvement de la mission » de la convention de maîtrise d'ouvrage unique (**cf. annexes 1 et 2 de la présente convention**), la mission du maître d'ouvrage unique prend fin par le quitus donné par le maître d'ouvrage compétent après exécution complète de ses missions et notamment :

- la réception des ouvrages ;
- l'expiration du délai de parfait achèvement des ouvrages et reprise des désordres couverts par cette garantie ;
- l'établissement du bilan général et définitif de l'opération et acceptation par les maîtres d'ouvrages compétents.

En application de ce même article, le maître d'ouvrage unique transmet à la Région Bretagne, dans l'hypothèse où il subsisterait des litiges ou des actions contentieuses à la date du quitus, tous les éléments en sa possession permettant à celle-ci de poursuivre les procédures engagées.

3.3.4. Après remise des ouvrages, les litiges susceptibles d'intervenir au titre de la garantie de parfait achèvement relevant de la compétence de la Région Bretagne, cette dernière est seule compétente pour décider de la prolongation de la garantie de parfait achèvement, dans les conditions fixées au sein des pièces contractuelles du marché conclu entre le maître d'ouvrage unique et le titulaire du marché.

Dans une telle hypothèse, la Région Bretagne informera le maître d'ouvrage unique de sa décision de prolonger ou de ne pas prolonger la garantie de parfait achèvement.

ARTICLE 4 – Effets de la remise des ouvrages

4.1. Remise des documents

Le maître d'ouvrage unique transmettra à la Région Bretagne un dossier complet comprenant toutes les études, documents techniques et plans des ouvrages remis :

- une copie des autorisations de construire ;
- une copie des pièces contractuelles des différents marchés ;
- une copie des procès-verbaux des OPR ;
- une copie du procès-verbal de réception des marchés de travaux ;
- une copie des attestations d'assurance des titulaires.

Ce dossier sera transmis à la Région Bretagne dans un délai de six (6) mois à compter de la remise de l'ouvrage.

En outre, QBO transmettra à la Région Bretagne :

- un dossier d'intervention ultérieure sur l'ouvrage (DIUO) ;
- un dossier des ouvrages exécutés (DOE).

Ces dossiers seront remis à la Région Bretagne dans un délai de six mois suivant l'expiration du délai de parfait achèvement, le cas échéant, prolongé.

Enfin, QBO transmettra à la Région Bretagne le décompte général et définitif du marché (DGD), dans délai de six mois suivant l'expiration du délai de parfait achèvement, le cas échéant, prolongé.

4.2. Date d'effet

Le présent protocole d'accord, valant remise des ouvrages visés à l'article 1^{er} de la présente convention, prend effet à compter de sa signature par l'ensemble des Parties.

ARTICLE 5 – Modification du protocole d'accord

Toute modification du présent protocole d'accord doit faire l'objet d'un avenant approuvé par l'ensemble des Parties. La rédaction est à l'initiative de la partie à l'origine de la modification. L'entrée en vigueur de l'avenant se fera dans les conditions visées à l'article 4.2.

ARTICLE 6 – Litiges

Avant toute action contentieuse, les Parties s'efforcent de trouver une issue amiable à tout litige qui résulterait de l'exécution ou de l'interprétation de la Convention. A défaut d'issue amiable, les litiges seront portés devant le tribunal administratif territorialement compétent.

ARTICLE 7 – Annexes

Annexe 1 : convention de maîtrise d'ouvrage unique de 2019 ;
Annexe 2 : convention de maîtrise d'ouvrage unique de 2020 ;
Annexe 3 : convocation adressée par QBO ;
Annexe 4.1 : procès-verbal des OPR LOT 4 – EXE 4 ;
Annexe 4.2 : procès-verbal des OPR LOT 6 – EXE 4 ;
Annexe 4.3 : procès-verbal des OPR LOT 7 – EXE 4 ;
Annexe 4.4 : procès-verbal des OPR LOT 7 – EXE 4 – Annexe 1 ;
Annexe 4.5 : procès-verbal des OPR LOT 7 – EXE 4 – Annexe 2 ;
Annexe 4.6 : procès-verbal des OPR LOT 8 – EXE 4 ;
Annexe 4.7 : procès-verbal des OPR LOT 8 – EXE 4 – Annexe 1 ;
Annexe 4.8 : procès-verbal des OPR LOT 8 – EXE 4 – Annexe 2 ;
Annexe 4.9 : procès-verbal des OPR LOT 9 – EXE 4 ;
Annexe 4.10 : procès-verbal des OPR LOT 10 – EXE 4 ;
Annexe 5.1 : LOT 4 – EXE 5 ;
Annexe 5.2 : LOT 6 – EXE 5 ;
Annexe 5.3 : LOT 7 – EXE 5 ;
Annexe 5.4 : LOT 7 – EXE 5 – Annexe 1 ;
Annexe 5.5 : LOT 7 – EXE 5 – Annexe 2 ;
Annexe 5.6 : LOT 8 – EXE 5 ;
Annexe 5.7 : LOT 8 – EXE 5 – Annexe 1 ;
Annexe 5.8 : LOT 8 – EXE 5 – Annexe 2 ;
Annexe 5.9 : LOT 9 – EXE 5 ;
Annexe 5.10 : LOT 10 – EXE 5 ;
Annexe 6.1 : Bordereau d'envoi LOT 9 - EXE 4 et 5 ;
Annexe 6.2 : Bordereau d'envoi LOT 10 - EXE 4 et 5 ;
Annexe 7.1 : procès-verbal de réception LOT 4 - EXE 6 ;
Annexe 7.2 : procès-verbal de réception LOT 6 - EXE 6 ;
Annexe 7.3 : procès-verbal de réception LOT 7 - EXE 6 ;
Annexe 7.4 : procès-verbal de réception LOT 7 - EXE 6 – Annexe 1 ;
Annexe 7.5 : procès-verbal de réception LOT 7 - EXE 6 – Annexe 2 ;
Annexe 7.6 : procès-verbal de réception LOT 8 - EXE 6 ;
Annexe 7.7 : procès-verbal de réception LOT 9 - EXE 6 ;
Annexe 7.8 : procès-verbal de réception LOT 10 - EXE 6 ;
Annexe 8.1 : Bordereau d'envoi LOT 9 - EXE 6 ;
Annexe 8.2 : Bordereau d'envoi LOT 10 - EXE 6 ;
Annexe 9 : convocation à la levée des réserves du Lot 9 adressée par QBO ;
Annexe 10.1 : procès-verbal de levée des réserve LOT 4 - EXE 8 ;
Annexe 10.2 : procès-verbal de levée des réserve LOT 4 - EXE 8 – Annexe 1 ;
Annexe 10.3 : procès-verbal de levée des réserve LOT 9 - EXE 8 ;
Annexe 11.1 : procès-verbal de levée des réserves LOT 4 - EXE 9 ;
Annexe 11.2 : procès-verbal de levée des réserves LOT 9 - EXE 9 ;
Annexe 12 : Bordereau d'envoi LOT 9 - EXE 8 et 9.
Annexe 13 : procès-verbal de remise des ouvrages.

**

*

Le présent protocole qui comporte dix pages est établi en 2 exemplaires originaux.
Chacune des dix pages et chacune des annexes étant paraphée par chaque partie.

Fait à Quimper
En deux exemplaires originaux

Le

Pour Quimper Bretagne Occidentale
La Présidente

Pour la Région Bretagne
Le Président du Conseil régional

Isabelle ASSIH

Loïg CHESNAIS-GIRARD

PROCES-VERBAL DE REMISE DES OUVRAGES

I – Identification des Parties

I.1. Maître d'ouvrage unique

Quimper Bretagne Occidentale, Communauté d'Agglomération, domiciliée au 44 Place Saint Corentin – 29000 QUIMPER.
Représentée par Madame Isabelle ASSIH, Présidente, dûment habilitée à cet effet par délibération n°6 du conseil communautaire en date du 15 mai 2025.

Ci-après dénommée « QBO » ou « le Maître d'ouvrage unique »,

I.2. Maître d'ouvrage partie à la convention de maîtrise d'ouvrage unique

La Région Bretagne, domiciliée au 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 Rennes cedex.
Représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président, dûment habilité à cet effet par délibération de la commission permanente n° 25_702_07 du Conseil régional en date du 3 Novembre 2025.

II – Ouvrage remis

Gare routière

A noter que sur les 17 lots de l'opération du PEM, seuls les lots 4, 6, 7, 8, 9 et 10 sont concernés pas le secteur Gare Routière.

III – Opérations préalables à la remise des ouvrages

- Visite des Opérations Préalables à la Réception effectuée le 09/07/2024 pour les lots 4, 6, 8, 9 et 10 et le 01/10/2024 pour le lot 7.
- Date de la décision de de procéder à la réception de l'ouvrage : 09/07/2024 pour les lots 4, 6, 8, 9 et 10 et le 01/10/2024 pour le lot 7.
- Date de réalisation des opérations préalables à la réception :
Lots 4, 6, 9 et 10 : 09/07/2024
Lot 7 : 01/10/2024
Lot 8 : 11/04/2025

- Date de la proposition du maître d'œuvre s'agissant de la réception des travaux

Lot 4 et 6 : 20/08/2024

Lot 7 : 01/10/2024

Lot 8 : 11/04/2025

Lot 9 : 19/07/2024

Lot 10 : 23/07/2024

- Date d'achèvement des travaux :

Lot 7 : 01/10/2024

Lot 8 : 11/04/2025

Lot 9 et 6 et 4 : 09/07/2024

Lot 10 : 07/06/2024

- Date du procès-verbal de réception des travaux :

Lot 4 et 6 : 24/09/2024

Lot 7 : 01/10/2024

Lot 8 : 23/04/2025

Lot 9 : 29/07/2024

Lot 10 : 08/08/2024

- La réception a été prononcée :

☐ sans réserve ☐ sous réserve ☒ avec réserve

- Liste des réserves émises à réception :

Lot 4 :

Annexe 2- LISTE DES RESERVES

Liste des :

A lever avant le

☐ Epreuves manquantes ou non concluante :

☒ Travaux et prestations non réalisés :

- | | |
|---|------------|
| 1. Plan de récolement et DOE partiel à transmettre. | 30/10/2024 |
| 2. Prévoir pose du mobilier. | 30/10/2024 |
| 3. Prévoir érodage des revêtements béton de l'ilot directionnel en entrée de la GR. | 30/10/2024 |
| 4. Prévoir application du produit de protection des revêtements béton (minéralisant). | 30/10/2024 |
| 5. Prévoir travaux de signalisation horizontale et verticale. | 30/10/2024 |

☒ Ouvrages non-conformes :

- | | |
|--|------------|
| 6. Prévoir nettoyage des revêtements inox des containers enterrés. | 30/10/2024 |
| 7. Enlever scotch de protection sur différents regards de visite. | 30/10/2024 |

Lot 6 :

Annexe 2- LISTE DES RESERVES

Liste des :

A lever avant le

☒ **Epreuves manquantes ou non concluante :**

- | | |
|--|------------|
| 1. Contrôles des installations électriques des installations à réaliser avec le sous-traitant d'ARCADIS (BlueArc). | 30/10/2024 |
| 2. Contrôle technique + Consuel de l'installation électrique à réaliser. | 30/10/2024 |
| 3. Essais d'éclairage à réaliser. | 30/10/2024 |

☒ **Travaux et prestations non réalisés :**

- | | |
|---|------------|
| 4. DOE partiel à transmettre. | 30/10/2024 |
| 5. Chaussettes à enlever sur pieds de mats. | 30/10/2024 |
| 6. Mise en route du réseau d'éclairage à prévoir. | 30/08/2024 |
| 7. Coffret Taxis / SNCF / Wifi à mettre en place | 30/08/2024 |
| 8. Equipements Taxis à mettre en place. Réfection en pied d'ouvrage à prévoir. | 30/10/2024 |
| 9. Plusieurs fourreaux ne sont pas aiguillés. A prévoir. | 30/10/2024 |
| 10. Plusieurs finitions en pied de mats d'éclairage à prévoir (remise en état travaux paysagers). | 30/10/2024 |

☐ **Ouvrages non-conformes :**

Lot 7 :

Annexe 2- LISTE DES RESERVES	
Liste des :	A lever avant le
☐ Epreuves manquantes ou non concluante :	
☒ Travaux et prestations non réalisés :	
1. Plan de récolement à transmettre. Le DOE sera à transmettre lors de la réception définitive.	30/12/2024
2. Arbre existant le long du parking de l'impasse de l'Odé, un arbre mort reste à abattre (il a été omis des 9 arbres déjà abattus). IMPASSE DE L'ODET S.23	30/12/2024
3. Il reste à planter environ 4m2 laissés en attente de la pose de l'abris vélo (La zone sera finalisée après la pose de l'abris vélo). IMPASSE DE L'ODET S.23	
4. Les arbres de la fin de l'impasse n'ont pas été plantés comme prévu durant l'hiver 2023-2024. Ils seront plantés à l'hiver 2024-25. IMPASSE DE L'ODET S.24	
5. Le pin qui penche (2ème) est à redresser et déplacer suivant l'emplacement spécifié (à faire à l'automne 2024). RESERVES TER S.5	
6. Il reste environ 12m² à planter (mix 69) car en attente de la bouche incendie. LIBERATION EST SECTEUR 2	
☒ Ouvrages non-conformes :	
7. Remplacement des végétaux morts suivant constat de reprise en date du 1 octobre 2024 (cf annexes 3, 4 et 5)	30/03/2025

Lot 8 :

☒ Travaux et prestations non réalisés :

1. Bancs de réemploi à poser

30/04/2025

☒ Ouvrages non-conformes :

2. Coussins des bancs à arrondir
3. Un panneau de clôture endommagé, à réparer ou remplacer

30/04/2025

30/04/2025

Lot 9 :

Annexe 1– LISTE DES RESERVES	
Liste des :	A lever avant le
☒ Epreuves manquantes ou non concluante :	
1. DOE à transmettre sur clé USB	17/07/2024
☐ Travaux et prestations non réalisés :	
☒ Ouvrages non-conformes :	
1. Divers éclats de peinture sont à reprendre :	23/07/2024
File A :	
Poteau 1 : ATTENTION marques visibles et apparition de cloques	
Poteau 3 : reprise de peinture	
Poteau 5 : reprise de peinture proche haut-parleur	
Poteau 8 : reprise de peinture	
File B :	
Poteau 3 : reprise de peinture, attention la trappe a été peinte sans être démontée laissant de la peinture dans le joint autour	
Poteau 4 : Reprise de peinture	
2. Etanchéité via mastic à mettre à la jonction des rives acier tous les 6m	23/07/2024
3. Panneaux douglas : en partie haute des poteaux découper les panneaux pour conserver le même espace de joint creux.	23/07/2024
4. Panneaux douglas : la pointe des panneaux à angle aigu à tendance à bouger créant un désaffleurement – positionner un linteau en dessous pour redresser.	23/07/2024
5. Mettre la charpente à la terre.	23/07/2024

- Date fixée pour l'exécution des travaux nécessaires à la levée des réserves :

Lot 4 : 30/10/2024 → Réserves levées

Lot 6 : 30/10/2024 sur EXE, mais levées décalées au 16/09/2025

Lot 7 : 30/03/2025 sur EXE, mais levées décalées au 15/12/2025

Lot 8 : (à préciser ultérieurement)

Lot 9 : 23/07/2024 → Réserves levées

- Les réserves ont été levées :

Pour le lot 4 et le lot 9. Le lot 10 n'avait aucune réserve à lever.

- Des réserves restent à lever :

Pour les lots 6, 7 et 8.

Les opérations de levée des réserves des lots 6, 7 et 8 feront l'objet d'une transmission ultérieure à la Région Bretagne pour ce qui concerne les pièces relatives aux levées de réserves (EXE 8 et EXE 9), au plus tard au 1^{er} mars 2026 Le présent PV de remise

des ouvrages sera ainsi actualisé. Les EXE 8 et 9 des lots n°6, 7 et 8 ainsi que le PV de remise des ouvrages actualisé seront signés par les différentes parties et annexés au protocole d'accord de remise des ouvrages.

IV – Décision

La remise de l'ouvrage est prononcée avec effet à la date du : **[à compléter. Il s'agira de la date de signature du présent PV et du protocole d'accord de remise des ouvrages]**

Fait à Quimper
En deux exemplaires originaux

Le

Pour Quimper Bretagne Occidentale

La Présidente

Pour la Région Bretagne

Le Président du Conseil régional

Isabelle ASSIH

Loïg CHESNAIS-GIRARD