



UNION EUROPEENNE
Fonds Européen de
développement Régional



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**

niort agglo
Agglomération du Niortais

GOVERNEMENT



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Convention de financement pour les études d'avant-projet/projet du pôle d'échanges multimodal du pôle gare Niort Atlantique

**Phase 1 – AVP/PRO
2021-2022**

Sommaire

Entre les soussignés	3
Visas	4
Préambule	6
Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Périmètre des études AVP/PRO	7
Article 3. Périmètre de l'opération	8
Article 4. Rôle et engagement des parties	10
a) Maîtrise d'ouvrage (MOA).....	10
b) Les financeurs	15
Article 5. Modalités de pilotage	15
a) Le comité technique et de coordination.....	15
b) Le comité de pilotage	15
Article 6. Dispositions et modalités financières.....	16
a) Tableau prévisionnel des dépenses AVP-PRO	16
b) Plan de financement objet de la présente convention	17
c) Modalités de versement.....	17
d) Domiciliation des financeurs	19
Article 7. Règles de caducité	19
Article 8. Gestion des écarts.....	19
a) Économie.....	19
b) Dépassements du coût de l'opération	20
Article 9. Modification de la convention	20
Article 10. Résiliation de la convention.....	20
Article 11. Date d'effet et durée de la convention.....	20
Article 12. Propriété, diffusion de l'étude, communication	20
Article 13. Règlement des litiges.....	21

Annexes :

- annexe 1 : périmètre opérationnel, phase 1, séquences 1 et 2
- annexe 2 : programme schématique de la phase 1, séquences 1 et 2
- annexe 3 : programme détaillé mais non définitif, avant sélection de la MOE
- annexe 4 : Calendrier
- annexe 5 : Estimatif prévisionnel de l'opération, séquence 1 et 2 (rappel du protocole)
- annexe 6 : Plan de financement du projet dans sa globalité (rappel du protocole)
- annexe 7 : Rappel du calendrier des opérations sous MOA " SNCF Gares et Connexions

Entre les soussignés

La Préfecture des Deux Sèvres, représentée par Mr Emmanuel AUBRY, Préfet des Deux-Sèvres,

Désignée ci-après par l'« Etat »,
Et

La Région Nouvelle-Aquitaine, représentée par son Président, Monsieur Alain ROUSSET, dont le siège est situé à l'Hôtel de Région, 14 rue François de Sourdis, 33077 BORDEAUX cedex, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil Régional n° en date du,

Désignée ci-après par « la Région »,
Et

Le Département des Deux-Sèvres, représenté par sa Présidente Madame Coralie DENOUES, dont le siège est situé à la Maison du Département, Mail Lucie Aubrac, 79028 NIORT CEDEX agissant en vertu de la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n° en date du,

Désigné ci-après sous le vocable « le Département »,
Et

La Communauté d'agglomération du Niortais, représenté par son président Monsieur Jérôme BALOGE, en vertu de la délibération approbative du conseil communautaire n° du,

Désignée ci-après par « Niort Agglo »,
Et

La Ville de Niort, représentée par son Maire, Monsieur Jérôme BALOGE, en vertu de la délibération approbative de la Ville n° du,

Désigné ci-après par la « Ville » ou « Niort »,
Et

SNCF Gares et Connexions, société anonyme au capital de 93.710.030 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 son Directeur territorial, Monsieur Stéphane LAMBERT,

Désignée, ci-après par « SNCF Gares & Connexions »

Ci-après dénommés « les Partenaires ».

Visas

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L4221-1,

VU le Code des transports et notamment son article L2121-3,

VU la délibération n°2017.739.SP du Conseil Régional, du 10 avril 2017, relative au Règlement d'intervention de la Région Nouvelle-Aquitaine,

VU la délibération n°20202291.SP du Conseil Régional, du 17 décembre 2020, relative Un nouveau cadre d'intervention régionale : les Contrats de Mobilité (renfort de dessertes régionales, mise en place d'un bouquet de mobilité locale, aménagement et équipement des points d'arrêts de transports collectifs régionaux),

VU la délibération C67-11-2020 de Niort Agglo, du 16 novembre 2020, relative à la convention de transfert de la maîtrise d'ouvrage entre la Communauté d'Agglomération du Niortais et la Ville de Niort,

VU la délibération D-2020-365 de la ville de Niort, du 23 novembre 2020, relative à la convention de transfert de la maîtrise d'ouvrage entre la Communauté d'Agglomération du Niortais et la Ville de Niort,

VU la délibération C68-11-2020 de Niort Agglo, du 16 novembre 2020, relative à la validation du programme de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement de la première phase du projet de pôle gare Niort Atlantique,

VU la délibération C56-02-2021 de Niort Agglo, du 01 février 2021, relative aux demandes de subventions auprès des financeurs pour l'aménagement de la première phase du projet de pôle gare Niort Atlantique.

VU la délibération du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine n°2021.736.CP en date du 12 avril 2021 approuvant le protocole de cadrage général,

VU la délibération de la Communauté d'Agglomération du Niortais n° C- 49-04-2021 en date du 12 avril 2021 approuvant le protocole de cadrage général,

VU la délibération de la Ville de Niort n° D-2021-138 en date du 03 mai 2021 approuvant le protocole de cadrage général,

VU la délibération du Conseil Départemental des Deux-Sèvres n° 49A en date du 10 mai 2021 approuvant le protocole de cadrage général,

VU le protocole de cadrage général relatif aux modalités de partenariat pour les intentions de réalisation du projet de pôle d'échanges multimodal pôle gare Niort Atlantique, signé par l'ensemble des partenaires à la date du 12 juillet 2021

VU la délibération du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine n°..... en date du approuvant la présente convention,

VU la délibération de la Communauté d'Agglomération du Niortais n° en date du approuvant la présente convention,

VU la délibération de la Ville de Niort n° en date du approuvant la présente convention,

VU la délibération du Conseil Départemental des Deux-Sèvres n° en date du approuvant la présente convention,

Il est tout d'abord exposé ce qui suit :

Préambule

La Communauté d'Agglomération du Niortais souhaite assurer une modernisation et une optimisation du quartier de la gare, de par la place structurante qu'il occupe dans l'agglomération et son positionnement à l'Est du centre-ville, à proximité d'un axe important qui ordonnance un ensemble qualitatif de la Gare à Port Boinot.

La gare de Niort revêt une importance notable au regard de l'activité tertiaire du pôle niortais et de ses liaisons majeures avec La Rochelle, Poitiers, Paris et Saintes. L'attractivité de la gare et son rôle à l'échelle du bassin de vie en font un site à enjeux pour des mobilités plus vertueuses.

La modernisation du quartier de la gare s'insère dans une réflexion plus large avec les quartiers adjacents de Goise, des Trois Coigneaux, du pôle santé avec l'Hôpital et la clinique Inkermann et des liaisons avec le secteur de la Brèche récemment rénové. Dans ce cadre, une étude d'aménagement du Pôle Gare Niort Atlantique a été menée en 2018. Elle a permis la production et l'adoption d'un programme et d'un schéma global d'aménagement à développer sur une période de 5 à 15 ans selon un phasage en 2 temps. La phase 1, 2021-2024 permet d'engager la réalisation opérationnelle des abords immédiats de la gare de Niort. La phase 2, 2025-2030, comprend un passage sous les voies ferrées par un décrochement du boulevard Charles de Gaulle (RD 850 E) *(sous réserve des résultats des études techniques et de la faisabilité économique)*.

Un protocole de cadrage général, pour la phase 1, a été signé le 12 juillet 2021, par la Communauté d'Agglomération du Niortais, de la Ville de Niort, de la Région Nouvelle-Aquitaine, de l'État, du Département des Deux Sèvres et de SNCF Gares & Connexions. Il définit les modalités de partenariat pour les intentions de réalisation du projet de pôle d'échanges multimodal du pôle gare de Niort Atlantique.

De plus, cette opération s'inscrit dans les objectifs du futur Contrat Régional de Transition Ecologique au sein duquel les mobilités durables sont une des trois priorités majeures des investissements à réaliser pour le territoire.

Enfin, la gare de Niort s'inscrit dans le cadre de l'Agenda d'Accessibilité (Ad'AP) national au sein duquel elle est identifiée comme prioritaire pour permettre une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Elle doit notamment faire l'objet de travaux pour le bâtiment voyageurs en 2021-2022 et pour la mise en accessibilité aux quais en 2024-2025.

Article 1. Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir le contenu, les coûts et les délais des études d'avant-projet et de projet (AVP/PRO) de l'opération. Elle précise également les engagements réciproques de chacun des partenaires, la Communauté d'Agglomération du Niortais, la Ville de Niort, la Région Nouvelle-Aquitaine, l'Europe-FEDER, l'Etat, le Département des Deux Sèvres et la SNCF Gares & Connexions, en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des études AVP/PRO du pôle d'échanges multimodal du pôle gare Niort Atlantique (ci-après désigné l'« opération »).

Plus précisément, la convention prévoit :

- de préciser le contenu des études AVP/PRO,
- de préciser le périmètre de l'opération, les éléments la composant et la répartition des maîtrises d'ouvrage,
- de préciser les conditions de suivi des études AVP/PRO,
- de définir les conditions et modalités de participation des partenaires au financement des études d'AVP/PRO,
- de définir les documents (administratifs, techniques et financiers) à remettre aux parties de la présente convention,
- de proposer un calendrier prévisionnel.

Cette convention décline les objectifs du protocole partenarial pour la phase des études AVP/PRO. Une convention spécifique relative à la phase réalisation (REA) sera élaborée par la suite.

Article 2. Périmètre des études AVP/PRO

- Diagnostic :

Les études de diagnostic permettent de renseigner le maître de l'ouvrage sur l'état des composants du projet et sur la faisabilité de l'opération et ont pour objet de :

- Déterminer un état des lieux ;
- Procéder à une analyse urbaine au-delà des limites du projet pour appréhender son intégration et son futur fonctionnement ;
- Permettre d'établir un programme fonctionnel d'utilisation du site ;
- Proposer, éventuellement, des amendements et solutions techniques sous réserve de l'accord du Maître d'Ouvrage ;
- Le maître d'œuvre préconise, éventuellement, des études complémentaires d'investigation des existants.

La mission comportera en plus :

- l'établissement des spécifications techniques des marchés de travaux topographiques et de reconnaissance géologique et géotechnique ;
- la définition de la nécessité ou non de réaliser une étude d'impact en fonction de la réglementation en vigueur ; incluant, le cas échéant, la demande d'examen au cas par cas ;
- la définition de la réalisation d'un dossier de déclaration ou d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » suivant la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 figurant au tableau annexé à l'article.R214-1 du code de l'environnement modifié par décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017.

Le maître d'œuvre concepteur analyse l'impact de l'aménagement dans le tissu architectural et urbain. Il analyse également son intégration fonctionnelle (accès et dessertes, stationnement, sécurité incendie, ordures ménagères, etc.).

- AVP :

Les études d'avant-projet (AVP) ont pour objet de :

- confirmer, la faisabilité de la solution retenue et d'en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;

- proposer, le cas échéant, une décomposition en tranches de réalisation, et de préciser la durée de cette réalisation ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux, et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte-tenu des bases d'estimation utilisées.

Le projet se situant en zone qualifiée d'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), dans le périmètre de protection de monument historique classé et inscrit (Centre-Ville de Niort) et constituant notamment en la création d'une voie nouvelle, un Permis d'Aménager (PA) sera à établir. Au stade de l'AVP les prestations suivantes seront réalisées :

- Rencontre préalable avec l'Architecte des Bâtiments de France
- Elaboration du dossier de PA (CERFA, notice, plans, etc.)
- Recueil des observations et intégration dans le projet

- **PRO :**

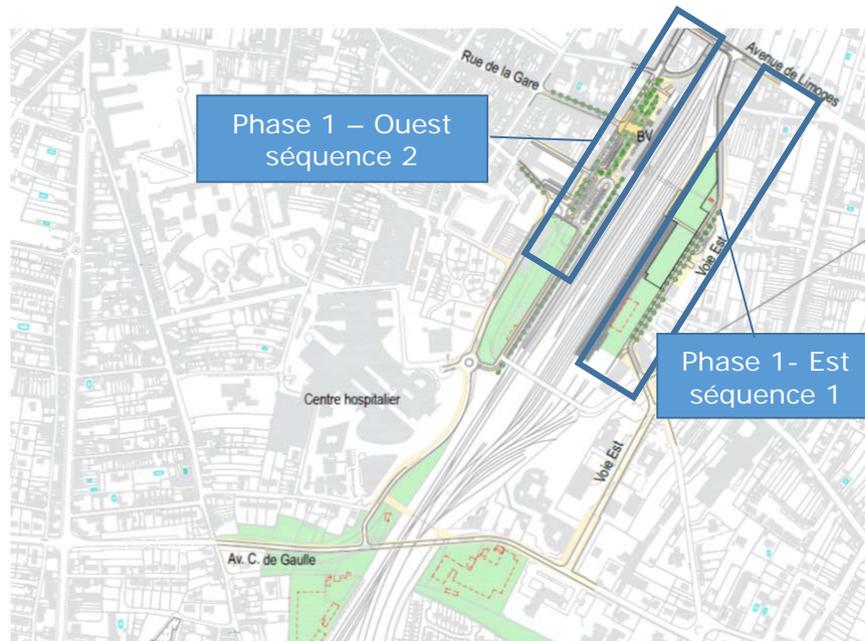
Les études de projet (PRO), fondées sur les études d'avant-projet approuvées par le maître d'ouvrage, définissent la conception générale des composants du projet. Les études de projet ont pour objet de :

- préciser la solution d'ensemble et les choix techniques, architecturaux et paysagers ;
- fixer les caractéristiques et dimensions des différents ouvrages de la solution d'ensemble, ainsi que leur implantation topographique ;
- préciser les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides ainsi que des réseaux souterrains existants ;
- préciser les dispositions générales et les spécifications techniques des équipements répondant aux besoins de l'exploitation ;
- établir un coût prévisionnel des travaux décomposés en éléments techniquement homogènes ;
- permettre au maître de l'ouvrage d'arrêter le coût prévisionnel de la solution d'ensemble et de chaque phase de réalisation, d'évaluer les coûts d'exploitation et de maintenance, de fixer l'échéancier d'exécution et de scinder l'opération en lots.

Le dossier du rendu de l'étude PRO comportera également la justification des choix architecturaux et techniques.

Article 3. Périmètre de l'opération

L'opération de pôle d'échange est composée d'une phase et de deux séquences réparties selon plusieurs périmètres de maîtrise d'ouvrage. L'objectif à terme des deux séquences est de créer une boucle pour la circulation autour de la gare, d'offrir un accès qualitatif à l'Est pour apaiser le trafic à l'Ouest et de doter l'Ouest de la gare d'un aménagement très qualitatif et fonctionnel au niveau des mobilités.



Phase 1 – séquence 1 (Est de la gare) :

Création d'une voie de contournement de la gare, comprenant une offre de dépose minute, des accès facilités et améliorés pour le stationnement longue durée. Cette voie sera complétée d'espaces publics piétons lisibles (petit parvis, liaisons sécurisées et accessibles entre la voie routière et le souterrain) pour accéder au souterrain et rejoindre les voies et le bâtiment voyageurs à l'Ouest. Enfin, un quai exclusivement réservé pour les cars de tourisme sera prévu à l'Est, ce qui monte à 7 le nombre de quais secteurs Est et Ouest.

L'offre sécurisées de places vélos sera traitée sur l'ensemble du site (Est/Ouest) avec un nombre minimal de 60 (obligation Loi LOM) à répartir en 2 ou 3 points. Une offre complémentaire de type « arceaux » sera également à intégrer côté Est et à l'étude, une offre de Vélo en Libre Service.

- Reconfiguration du parking longue et moyenne durée (parking en exploitation à plat). L'extension à plat du parking se fera de façon qualitative, mais avec des investissements maîtrisés au regard du caractère transitoire de cette occupation, afin de ne pas bloquer le développement futur de la halle.
- L'opération proposera un aménagement global qualitatif avec une intégration paysagère remarquable dans un site aujourd'hui peu engageant, avec des limites de propriété et d'exploitation peu lisibles. La projection envisagée conduira à repreciser les limites de chacun, sécuriser les lieux d'exploitation de la SNCF et permettre la continuité de l'activité dans les meilleures conditions. Enfin, la création d'un véritable accès à la gare par l'Est implique une approche fonctionnelle affirmée en intégrant demain une exploitation de la Halle.

Nota : Concernant la Halle, ce bâtiment de presque 6 000 m² tout en longueur (250 m x 24 m) ne fait pas partie de l'opération phase 1. Anciennement exploité par la SNCF pour l'entretien des wagons, il est aujourd'hui inexploité par l'activité ferroviaire, il est utilisé en partie pour du stockage. Toutefois, des démarches collaboratives entre la SNCF et Niort Agglo sont en cours pour lui conférer un usage futur. Ainsi, la phase 1 ne doit pas bloquer son développement et laisser ouvert les possibilités d'exploitation.

Phase 1 – séquence 2 (façade Ouest : bâtiment voyageurs, parvis aux abords de la gare, PEM, reconstitution du stationnement courte et moyenne durée) :

- Réalisation d'un Pôle d'Echange Multimodal paysager, qualitatif et végétalisé comprenant un parvis apaisé devant le bâtiment voyageur, une offre de transports en commun implantée à proximité de l'entrée de la gare. Les accès et les circulations pour les cars des liaisons régionales (Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire) seront reconfigurés avec la création d'une gare routière (6 quais minimum sont nécessaires). Le PEM n'a pas vocation à accueillir une desserte de car de niveau national. Les bus du réseau urbain et les cars de l'agglomération seront intégrés le long de la RD 740. Les aménagements des espaces réservés aux taxis, dépose minute et reprise ¼ d'heure, stationnement PMR, et les cheminements pour vélos et piétons seront créés.
- Reconstitution d'un parking de courte et moyenne durée.
- L'abri vélo existant de 40 places financé par la Région devra être pris en compte dans le projet et intégré à la réflexion de l'offre de 60 places vélos sécurisé minimum (loi LOM). Une offre complémentaire de type « arceaux » et Vélo en Libre Service sera également à intégrer côté Ouest.
- Les besoins liés à l'exploitation de la gare (transport de fonds, livraison/maintenance, casiers pour colis, arceaux vélos, accès divers aux quais et voies, au stationnement des agents) seront pris en compte.
- Réaménagement de la RD 740 dans le cadre de l'opération.

Article 4. Rôle et engagement des parties

a) Maîtrise d'ouvrage (MOA)

Niort Agglo assurera la maîtrise d'ouvrage du programme des études d'avant-projet et de projet (AVP/PRO) de la présente convention.

Niort Agglo coordonnera l'ensemble de l'opération afin d'assurer une parfaite cohérence du pôle d'échanges multimodal avec les autres maîtres d'ouvrage.

Pour cela et pour la bonne marche de l'opération, le transfert de la maîtrise d'ouvrage de la Ville à Niort Agglo a été acté par délibération le 16 novembre 2020.

La présence de 3 entités gestionnaires d'espaces (Niort Agglo par délégation de la MOA par la ville de Niort, SNCF Gares et Connexions et le CD 79 pour la RD 740 qui passe devant la gare, hors périmètre de la MOE de Niort Agglo) en prise avec les différents éléments du programme, dans les périmètres opérationnels décrits ci-dessous,

nécessitent une bonne coordination.

Concernant la RD 740, le travail partenarial et d'interface avec le CD 79 pour la reconfiguration de la RD 740 reste à formaliser. S'agissant d'un projet en agglomération, conformément à ses règles de droit commun, le Département autorisera le ou les collectivités concernées à intervenir sur son domaine public sans assurer la maîtrise d'ouvrage de ces travaux.

Conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP, les maîtres d'ouvrages s'engagent sur le respect du coût d'objectif prévisionnel de l'opération défini à l'article 6 et sur le respect du calendrier prévisionnel de l'opération défini à l'annexe 4 de la présente convention.

Les maîtres d'ouvrages s'engagent à prévenir les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans un délai minimum de deux mois. Dans le cas où ces évolutions entraîneraient une modification substantielle de l'opération, il pourra être acté la passation d'un avenant (article 9).

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à :

- transmettre le résultat des études en cours ou déjà réalisées aux Partenaires de l'opération,
- mettre à disposition des autres Partenaires tout document utile à la compréhension des enjeux de son opération,
- à présenter l'avancement des opérations de son périmètre en cours,
- à gérer dans les meilleures conditions les contraintes de co-activités.

Le comité technique et de coordination instruira ces différents points qui seront validés par le comité de pilotage (modalité définie à l'article 5).

Phase 1 – séquence 1 (Est de la gare) :

- **MOA voirie à l'Est : Ville de Niort ;**
Niort Agglo (en maîtrise d'ouvrage déléguée de la ville) réalisera une voirie de liaison entre l'avenue de Limoges et la Route d'Aiffres, elle permettra de créer du dépose minute et des aménagements paysagers qualitatifs. Son rôle sera aussi d'assurer les dessertes et accès aux sites SNCF et au parking Effia longue et moyenne durée.
- **MOA parvis de liaison entre la nouvelle voirie et le souterrain : La Ville de Niort ;**
Niort Agglo (en maîtrise d'ouvrage déléguée de la ville) assurera la liaison piétonne accessible jusqu'à l'entrée du souterrain afin de réaliser une véritable entrée côté Est pour les différents usagers de la gare.
- **MOA parking Effia (longue durée) reconfiguré : SNCF Gares et Connexions ;**
SNCF Gares et Connexions, Effia en tant qu'exploitant, en collaboration avec la MOE de Niort Agglo proposeront un réaménagement des espaces dédiés au stationnement longue et moyenne durée pour optimiser le nombre de places disponibles, afin de retrouver le nombre de places de stationnement actuels, ces

chiffres peuvent ainsi varier en fonction des équilibres à trouver entre l'Est et l'Ouest.

Phase 1 – séquence 2 (façade Ouest : bâtiment voyageurs, parvis aux abords de la gare, PEM, reconstitution du stationnement courte et moyenne durée) :

- **MOA PEM : Niort Agglo ;**

Niort Agglo aménagera le PEM dans le cadre du programme visé par les différentes parties concernées, pour rappel, 6 quais pour des cars Régionaux, du stationnement pour les taxis (à préciser en capacité au stade AVP/PRO), des zones pour le stationnement vélo sécurisé (à minima 60 emplacements à positionner sur l'ensemble du site), une offre d'arceaux et un emplacement pour les vélos en libre-service avec une zone possible d'extension si besoin.

- **MOA Parvis/Place de la Gare aux abords du bâtiment voyageurs : Ville de Niort ;**

Niort Agglo (en maîtrise d'ouvrage déléguée de la ville), proposera un aménagement prenant en compte les besoins fonctionnels d'accès au bâtiment voyageurs pour les usagers tout en s'assurant de la bonne lisibilité des espaces et fonctions du PEM et de l'offre Gare. Enfin, les besoins pour l'exploitation du bâtiment voyageurs par SNCF G&C seront également intégrés à l'écriture du projet soit par rapport à l'existant, soit en réinterrogeant certaines localisations et modes de fonctionnement.

- **MOA reconstitution du stationnement (courte et moyenne durée) après le PEM : Niort Agglo (cf. voir nota ci-après);**

SNCF Gares et Connexions souhaite retrouver une surface d'exploitation façade Ouest pour maintenir sa relation commerciale avec Effia (100 à 120 places courte et moyenne durée sont envisagées, selon les équilibres à trouver avec l'offre Est). Ainsi, Niort Agglo reconstituera une offre peu ou prou équivalente permettant de maintenir du mieux possible ces équilibres à l'échelle globale du projet.

Nota : la propriété foncière de ce futur espace appartient à SNCF Immo (Voyageurs). Il conviendra de trouver les accords de cession ou de convention d'usage pour permettre la reconstitution dans le calendrier du projet et ce, de façon à permettre à SNCF G et C de retrouver un cadre d'exploitation satisfaisant. La délégation de la MOA de SNCF G et C auprès de Niort Agglo sera à formaliser en fonction du scénario de reconstitution envisagé entre les parties.

- **RD 740 / aménagements/jonctions en lien avec le projet façade Ouest : autorisation d'occupation du domaine public du CD79 vers la collectivité**

Le projet étant intégralement situé en agglomération, il appartient au(x) maître(s) d'ouvrage local(aux) de définir et de réaliser le projet qui leur semble le plus adapté à leurs objectifs d'aménagement, notamment sur le plan de la circulation et sur le raccordement aux voies existantes.

Dans ce cadre, le Département pourra apporter si nécessaire son expertise et formuler des remarques sur les aménagements proposés.

Ces aménagements pourront faire l'objet d'un financement de la part du Département dans le cadre de ses dispositifs d'aides de droit commun dès leur approbation par l'assemblée délibérante.

Schéma prévisionnel de répartition des MOA :



b) Les financeurs

Cette convention formalise les engagements réciproques des parties : la Communauté d'Agglomération du Niortais, de la Ville de Niort, de la Région Nouvelle-Aquitaine, de l'Etat, du Département des Deux Sèvres et de SNCF Gares & Connexions pour le financement de la réalisation des études AVP/PRO objet de la présente convention.

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires dans le respect des participations et dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 6 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel visé à l'annexe 4.

Article 5. Modalités de pilotage

a) Le comité technique et de coordination

Le comité technique est constitué de techniciens représentant des instances signataires. Il se réunit en tant que de besoin pour mener un point d'avancement de l'opération, au minimum, il se réunit pour la validation des études AVP puis pour la validation des études PRO.

Le comité technique a pour fonction de :

- préparer les comités de pilotage,
- suivre le déroulement des études et la réalisation des différentes phases sous les aspects techniques, financiers et de calendrier,
- anticiper les éventuels problèmes de tout ordre (technique, administratif, juridique, financier, etc.).

Le comité technique constitue une instance de suivi de l'opération entre les différentes maîtrises d'ouvrage concernées.

Niort Agglo pourra décider d'élargir à des représentants de partenaires non signataires cette convention, dès lors qu'ils contribuent à la réalisation de l'opération globale.

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

b) Le comité de pilotage

Le comité de pilotage est présidé par l'Agglomération. Il est composé :

- du Président de l'Agglomération ou son représentant,
- du Préfet des Deux-Sèvres ou son représentant,
- du Président du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine ou son représentant,
- du Président du Conseil Départemental des Deux-Sèvres ou son représentant,
- du Maire de Niort ou son représentant,
- du Directeur Régional de SNCF Gares & Connexions ou son représentant.

Le comité de pilotage constitue l'instance de décision entre les différents Partenaires de

l'opération de PEM.

Il a pour mission de :

- valider chaque phase,
- définir les grandes orientations permettant la bonne avancée de l'opération en coordination et en cohérence avec les autres projets des Partenaires ou d'autres acteurs entrant en interaction,
- valider la préparation d'avenants éventuels à la convention, en cas de dépassement du besoin de financement total ou/et d'abandon de programme.

Il se réunira en tant que de besoin, à la demande des partenaires ou à l'initiative du comité technique, a minima la fin de chaque phase d'étude significative pour les coordonner et prendre connaissance des avancements.

Les documents objets du Comité de pilotage seront transmis aux Partenaires au minimum 8 jours avant la réunion.

Article 6. Dispositions et modalités financières

Pour rappel du protocole (annexes 5 et 6), pour l'ensemble de la Phase 1, les partenaires retiennent un coût estimatif de l'opération de 11,65 M€ HT, tel qu'il résulte des études réalisées en 2018/2020, aux conditions économiques de 2020, hors coûts d'acquisition, de reconstitution et de mise à disposition du foncier et des parkings payants (hors MOA SNCF Gares & Connexions).

a) Tableau prévisionnel des dépenses AVP-PRO

phase AVP/Pro - dépenses	Montant HT	Montant TTC
DIA (MOE)	48 160 €	57 792 €
étude "SNCF Réseau": faisabilité passage sous le pont Inkermann *	120 000 €	120 000 €
levés topo	20 000 €	24 000 €
étude Géo détection (repérage des réseaux)	30 000 €	36 000 €
étude Géotechnique	46 000 €	55 200 €
étude acoustique	20 000 €	24 000 €
AVP (MOE)	108 360 €	130 032 €
PRO (MOE)	114 380 €	137 256 €
TOTAL	506 900 €	584 280 €

* 50 % du montant total de l'étude

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste et dans le respect de l'enveloppe globale, non actualisable et non révisable.

b) Plan de financement objet de la présente convention

Les financeurs s'engagent à participer au financement des études AVP/PRO, objet de la présente convention, **pour un montant de 506 900 € HT, selon la clé de répartition indiquée** dans le tableau ci-dessous et suivant les modalités de versement. Dans le cas où des évolutions entraîneraient une modification substantielle des montants, il pourra être acté la passation d'un avenant (article 9).

Tableau des subventions 1^{ère} phase AVP-PRO

financeurs	montant en €	% du montant total phase AVP-PRO
Europe-FEDER **	170 640 €	34%
Région Nouvelle-Aquitaine	101 380 €	20%
Etat (avance de 5%)	133 500 €	26%
Niort Agglo	101 380 €	20%
TOTAL	506 900 €	100%

Les clés de financement de la présente convention ne préjugent en rien du montant des contributions futures pour les phases de travaux.

c) Modalités de versement

Niort Agglo devra utiliser l'intégralité des fonds aux fins de financer les frais liés à la réalisation des études AVP/PRO pour le pôle d'échanges multimodal de la gare de Niort, objet de ladite convention.

Niort Agglo procédera aux appels de fonds auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine et de l'État, conformément au plan de financement indiqué à l'article 6b.

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine :

Les fonds sont versés par la Région Nouvelle-Aquitaine de la manière suivante :

- 1er appel de fonds de 50 % du montant total de la participation (article 6b) à la réception d'un certificat d'achèvement de la phase AVP signé par le représentant légal de Niort Agglo ou toute personne dûment habilitée à signer (l'arrêté de délégation de signature devra alors être fourni) ;
- Le solde sera appelé après achèvement de la phase PRO, il sera accompagné du décompte général et définitif des dépenses réalisées. Outre les pièces mentionnées au présent article, la Région se réserve le droit de solliciter auprès du bénéficiaire, dans un délai raisonnable, d'autres pièces justificatives qu'elle jugera utiles.

Chaque demande de versement devra être adressée à la Région Nouvelle-Aquitaine et l'État à l'adresse indiquée dans l'article 6d « Domiciliation des financeurs ».

Pour l'Etat-fonds Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL-PLAN de

Relance) :

* La participation de l'État s'établit dans le cadre de l'accord régional de relance à 2.670.000 €. L'arrêté attributif n°2021-79-09 du 09 juillet 2021, fixe le cadre des modalités de versement en son article 4 (extrait ci-dessous) :

Article 4 : versement de la subvention

Le montant définitif de la subvention est calculé par application du taux de subvention figurant dans l'article 2 ci-dessus, au montant hors taxe de la dépense réelle, plafonnée au montant de la dépense subventionnable.

Règlement de la subvention :

- Une avance de 5% à 30% maximum du montant prévisionnel de la subvention peut être versée à la demande du bénéficiaire lors du commencement d'exécution du projet.
- des acomptes n'excédant pas 80 % du montant prévisionnel de la subvention peuvent être versés en fonction de l'avancement de l'opération, au vu des pièces justificatives des paiements effectués
- le solde est versé après transmission des pièces justificatives des paiements, accompagnées du certificat d'achèvement et de conformité signé par le Maire ou le représentant de l'EPCI.

Ce document doit attester de l'achèvement de l'opération, de la conformité de ses caractéristiques par rapport à la dépense subventionnée, et mentionner le coût final de l'opération ainsi que ses modalités définitives de financement.

Pour L'Europe-FEDER :

** L'Europe-FEDER qui sera sollicitée par ailleurs a ses propres règles d'attribution d'une subvention et ses propres modalités de versement des fonds.

L'aide du FEDER, au titre du Programme Opérationnel 2021-2027 en cours d'adoption, sera sollicitée pour les études et travaux, sur la base des seules dépenses éligibles. La constitution des dossiers de demande de subventions des fonds européens est à la charge du maître d'ouvrage. L'instruction du dossier FEDER et les paiements imposent une communication de toutes les pièces du dossier, en particulier celles afférentes à la commande publique, sous la responsabilité du maître d'ouvrage.

Niort Agglo apportera les garanties de faisabilité de l'opération lors du dépôt du dossier de demande de subvention et remplira les conditions respectant ainsi les exigences du FEDER. Les signataires de la présente convention s'engagent à fournir les pièces nécessaires au maître d'ouvrage pour la constitution du dossier FEDER.

En cas de non-attribution totale ou partielle du montant prévisionnel du FEDER, le différentiel sera pris en charge par Niort Agglo.

Pour les autres partenaires :

Pour le CD 79 :

Le Département interviendra le cas échéant dans le cadre de ses dispositifs de droit commun actuellement en cours de refonte suite au renouvellement de l'assemblée départementale.

Pour SNCF Gares et Connexions :

La participation de SNCF Gares et Connexions s'établit uniquement sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage (cf annexe 7).

d) Domiciliation des financeurs

Région Aquitaine	Direction des transports ferroviaires de voyageurs Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33077 BORDEAUX CEDEX
Région Aquitaine en tant qu'autorité de gestion des fonds européen pour le FEDER	Direction des Fonds Européens et International Pôle Europe Hôtel de Région 14, rue François de Sourdis 33077 BORDEAUX CEDEX
ETAT	Préfecture des Deux-Sèvres Direction des Collectivités Locales et du Contrôle de Légalité Bureau des dotations et des subventions BP 70000 79 099 Niort CEDEX 9

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

Article 7. Règles de caducité

A compter du versement du 1^{er} appel de fonds, le bénéficiaire dispose d'un délai de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention devient caduc.

Article 8. Gestion des écarts

Les écarts de coûts et de délais sont présentés aux instances de gouvernance pour validation (article 5).

a) Économie

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux de participation indiqués à l'article 6b. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

b) Dépassements du coût de l'opération

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 6b, les co-financeurs sont informés lors du comité technique puis discutées par le comité de pilotage, avant, le cas échéant, que les partenaires soient saisis officiellement par courrier. Le maître d'ouvrage Niort Agglo doit obtenir l'accord préalable des cofinanceurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des cofinanceurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage Niort Agglo dans le périmètre duquel il est intervenu.

Article 9. Modification de la convention

Toute modification donne lieu à un avenant qui devra être préalablement validé par les partenaires.

Article 10. Résiliation de la convention

A la demande expresse et motivée de l'un des Partenaires, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Partenaires d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de trois mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des services requis est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les Partenaires sont tenus d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. Les obligations visées ici renvoient aux engagements pris par les Partenaires dans la convention à l'article 4 (la mission de coordonnateur de l'opération qui doit être réalisée par la communauté d'agglomération du Niortais (Niort Agglo) ou/et les engagements pris par les maîtres d'ouvrage signataires de la convention).

Article 11. Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur dès signature des Partenaires et prend fin à l'achèvement des études AVP/PRO (annexe 4) du pôle d'échanges multimodal du pôle gare Niort Atlantique.

Article 12. Propriété, diffusion de l'étude, communication

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

Le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs et aux partenaires concernés les résultats d'études, après validation du Comité de pilotage.

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

Chaque partenaire prend avis des autres partenaires sur les actions de communication qu'il envisage en lien avec l'objet des présentes. Les partenaires s'engagent à faire mention des cofinanceurs et à faire apparaître leurs logos respectifs dans toute publication ou communication faite sur l'opération.

Article 13. Règlement des litiges

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires :

Pour l'Etat

Monsieur le Préfet des Deux-Sèvres Emmanuel AUBRY

Fait à

Le

Pour le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine,

Monsieur le Président Alain ROUSSET

Fait à

Le

Pour le Conseil Départemental des Deux-Sèvres,

Madame la Présidente Coralie DENOUES

Fait à

Le

Pour Niort Agglo

Monsieur Le Président Jérôme BALOGE

Fait à

Le

Pour La Ville de Niort

Monsieur le Maire Jérôme BALOGE

Fait à

Le

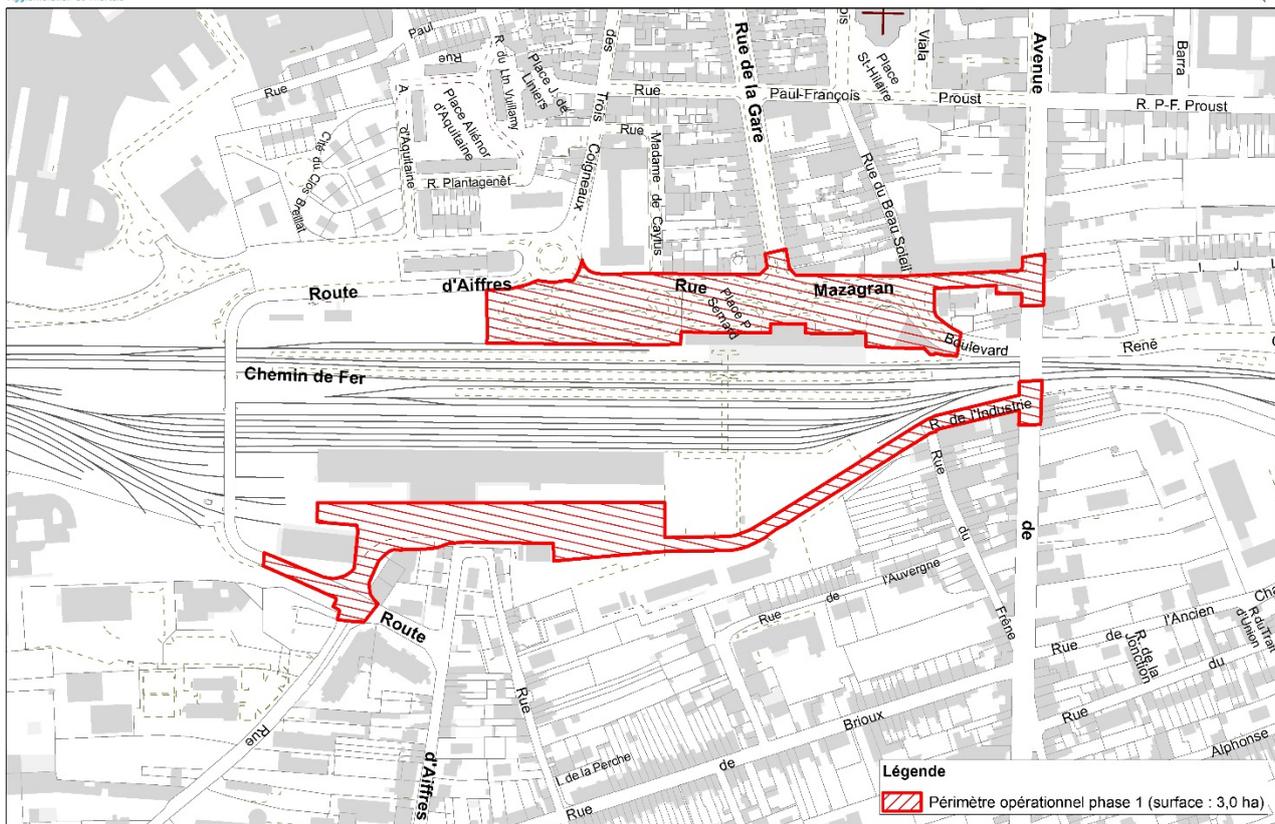
Pour SNCF Gares et Connexions

Monsieur le Directeur territorial de Nouvelle-Aquitaine Stéphane LAMBERT

Fait à

Le

Annexe 1 : Périmètre opérationnel phase 1, séquences 1 et 2

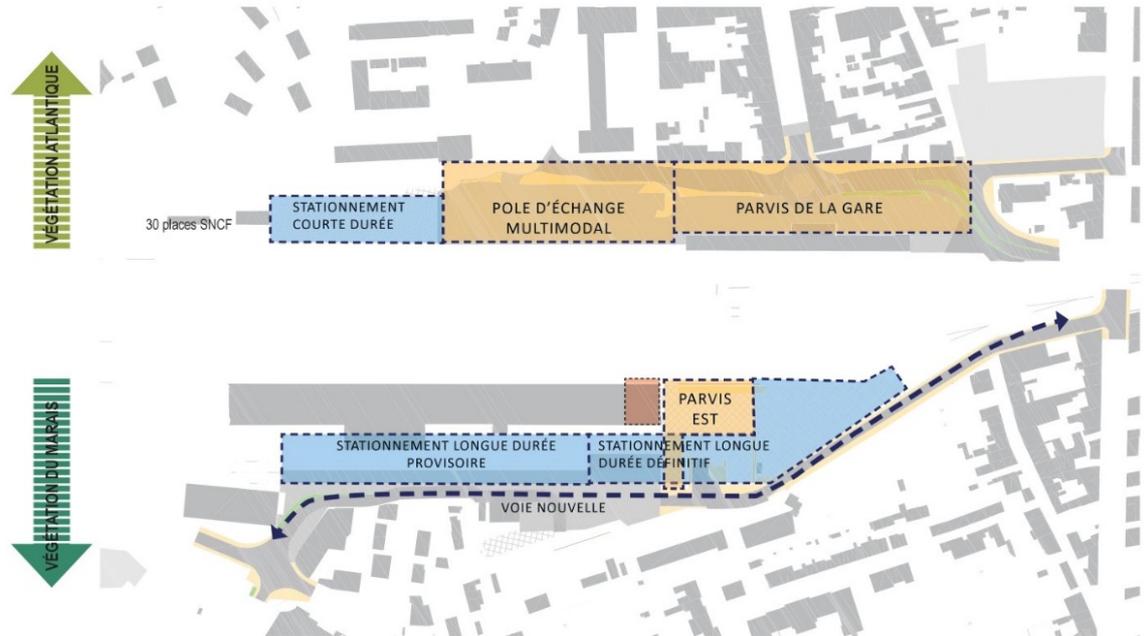


Réalisation : Aménagement du Territoire - service observatoire et stratégie territoriale
Sources : CAN, Cadastre 2018 © DGFIP Fond de plan : Cadastre 2018 © DGFIP

0 250 500
Mètres 15/10/2020

Annexe 2 : Programme schématique de l'opération phase 1, séquences 1 et 2

SYNTHÈSE DE L'ESQUISSE



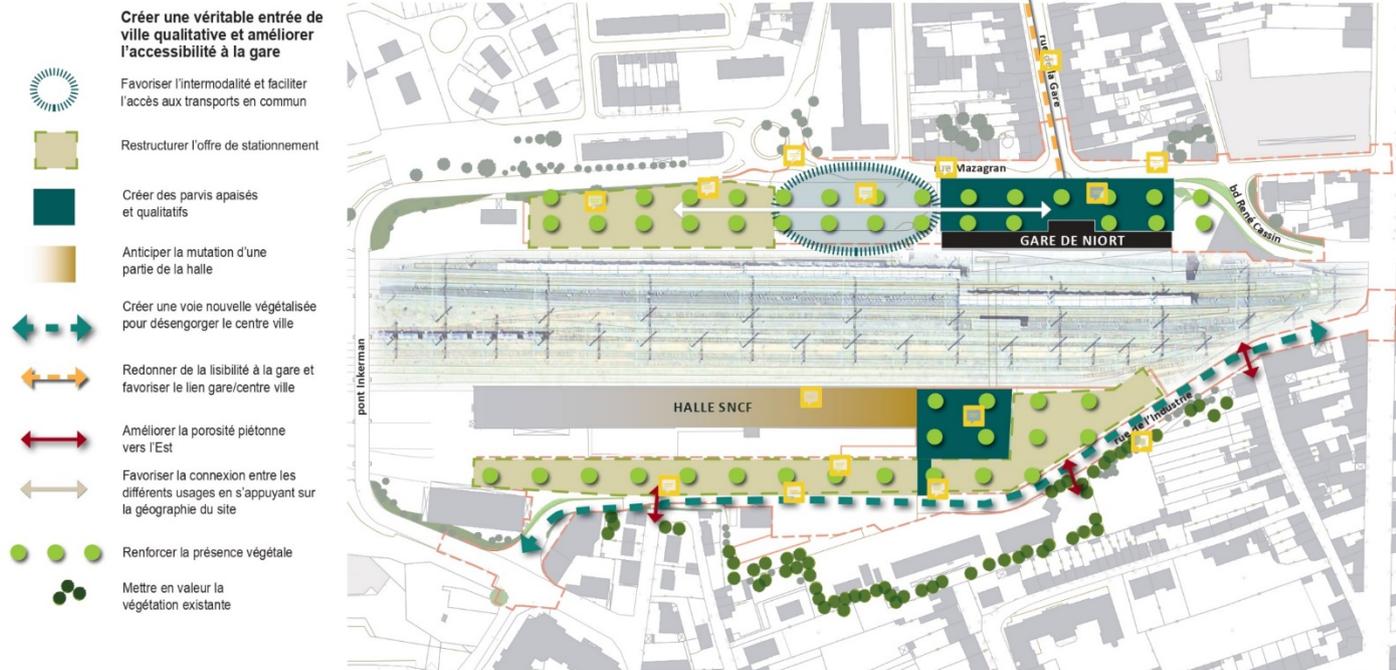
4

AMÉNAGEMENT DU PÔLE GARE NIORT ATLANTIQUE - PHASE 1 /

Septembre 2021 - PHYTO LAB - FORMA 6 - ARTELIA - STUDIO VICARINI

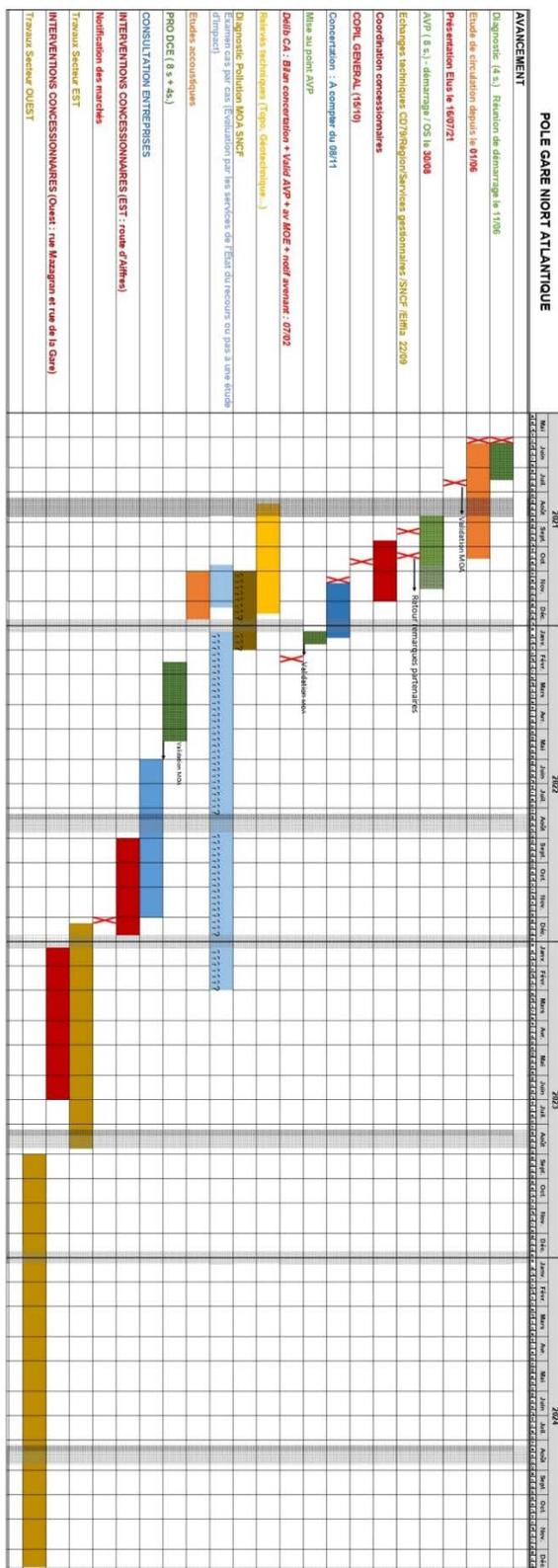
Annexe 3 : Programme détaillé mais non définitif, stade Esquisse

SYNTHÈSE DE L'ESQUISSE



Annexe 4 : Calendrier

Un calendrier à titre prévisionnel a été intégré au protocole. Cette convention actualise le calendrier de l'opération.



Annexe 5 : Estimatif prévisionnel de l'opération, séquence 1 et 2 (rappel du protocole)

Dépenses	Montant (euros HT)
Séquence 1, création d'une voirie 2x1 voie, plus dépose minute et aménagements paysagers qualitatifs ;	4,7M €
Séquence 2 : création d'un parvis devant le bâtiment voyageur et d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM), de grande qualité paysagère.	6,95M €
Total phase 1	11,65M €

Annexe 6 : Le plan de financement du projet dans sa globalité (rappel du protocole)

	Participation en euros	Clé de répartition %
Etat	2 670 000 €	22,92%
Région Nouvelle-Aquitaine	2 330 000 €	20,00%
Europe-FEDER** 2021-2027 (à solliciter/estimation)	4 310 500 €	37,00%
Niort Agglo	2 339 500 €	20,08%
TOTAL	11 650 000 €	100,00%

Annexe 7 : Rappel du calendrier des opérations sous MOA « SNCF Gares et Connexions »

2022/23	Mise en accessibilité du bâtiment « voyageurs »
2022/23	Reconstitution parking Est dans le cadre du PEM
2025	Mise en accessibilité des quais