



## Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté 25 NOV. 2011 Séance du jeudi 17 novembre 2011

Conseillers communautaires en exercice : 140

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la CCIT du Doubs - 46 avenue Villarcieu - 25000 Besançon, sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Ordre de passage des rapports : 0.1, 0.2, 0.3, 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.2.1, 1.2.2, 8.1, 8.2, 9.1, 2.1, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 6.2, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 10.1, 10.2.

La séance est ouverte à 18h10 et levée à 21h00.

**Étaient présents :** **Audeux :** Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous :** Jacques CANAL, Jean-Pierre BASSELIN **Auxon-Dessus :** Serge RUTKOWSKI, Geneviève VERRON **Avanne-Aveney :** Laurent DELMOTTE, Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** Eric ALAUZET, Frédéric ALLEMANN (à partir du rapport 1.2.2), Nicolas BODIN, Pascal BONNET (à partir du rapport 1.1.1), Marie-Odile CRABBÉ-DIAWARA, Benoît CYPRIANI (à partir du rapport 1.1.1), Jean-Jacques DEMONET, Cyril DEVESA, Emmanuel DUMONT (jusqu'au rapport 9.1), Odile FAIVRE-PETITJEAN, Béatrice FALCINELLA, Françoise FELLMANN (à partir du rapport 1.1.1), Jean-Louis FOUSSERET, Catherine GELIN, Didier GENDRAUD, Jean-François GIRARD, Philippe GONON, Jean-Pierre GOVIGNAUX (à partir du rapport 1.1.1), Nicolas GUILLEMET, Lazhar HAKKAR, Valérie HINCELIN (jusqu'au rapport 1.2.1), Martine JEANNIN, Solange JOLY, Jean-Sébastien LEUBA (à partir du rapport 1.1.1), Christophe LIME, Michel LOYAT (à partir du rapport 1.1.1), Jacques MARIOT (jusqu'au rapport 1.1.2), Frank MONNEUR (à partir du rapport 1.1.1 et jusqu'au rapport 5.1), Nohzat MOUNTASSIR, Jacqueline PANIER (à partir du rapport 1.1.1), Béatrice RONZI, Jean ROSSELOT (à partir du rapport 1.1.1), Jean-Claude ROY, Corinne TISSIER, Nicole WEINMAN, Zahira YASSIR-COUVAL **Boussières :** Roland DEMESMAY **Braillans :** Alain BLESSEMILLE **Busy :** Philippe SIMONIN **Chalezeule :** Christian MAGNIN-FEYSOT (à partir du rapport 1.1.1), Raymond REYLE (jusqu'au rapport 3.3) **Champagny :** Claude VOIDEY **Champvans-les-Moulins :** Jean-Marie ROTH **Chaucenne :** Bernard VOUGNON **Chaufontaine :** Jacky LOUISON **Chemaudin :** Bruno COSTANTINI **Châtillon-le-Duc :** Thomas JAVAUX, Catherine BOTTERON **Deluz :** Sylvaine BARASSI **Ecole-Valentin :** André BAVEREL, Yves GUYEN (représenté par Brigitte ANDREOSSO) **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER **François :** Claude PREIONI **Grandfontaine :** François LOPEZ **La Vèze :** Jacques CURTY **Larnod :** Gisèle ARDIET (représentée par Hugues TRUDET) **Mamirolle :** Daniel HUOT (à partir du rapport 1.1.1), Robert POURCELOT **Marchaux :** Brigitte VIONNET **Mazerolles-le-Salin :** Daniel PARIS **Miserey-Salines :** Marcel FELT, Denis JOLY **Montfaucon :** Michel CARTERON, Pierre CONTOZ **Montferrand-le-Château :** Marcel COTTINY, Séverine MONLLOR **Morre :** Jean-Michel CAYUELA, Gérard VALLET **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN, Daniel ROLET (jusqu'au rapport 1.1.2) **Noiron :** Bernard MADOUX (à partir du rapport 1.1.1) **Novillars :** Bernard BOURDAIS **Pelousey :** Catherine BARTHELET (à partir du rapport 1.1.1) **Pirey :** Robert STEPOURJINE **Pouilley-les-Vignes :** Jean-Michel FAIVRE (jusqu'au rapport 5.1) **Pugey :** Marie-Noëlle LATHUILIERE (représentée par Jean-François HUMBERT) **Rancenay :** Michel LETHIER (à partir du rapport 1.1.1) **Roche-lez-Beaupré :** Stéphane COURBET (à partir du rapport 1.1.1), Jean-Pierre ISSARTEL (représenté par Joël JOSSO) **Routelle :** Claude SIMONIN **Saône :** Alain VIENNET (à partir du rapport 1.1.1) **Serre-les-Sapins :** Gabriel BAULIEU, Christian BOILLEY **Tallenay :** Jean-Yves PRALON **Thise :** Bernard MOYSE, Jean TARBOURIECH **Torpes :** Dominique GRUBER **Vaire-le-Petit :** Michèle DE WILDE **Vaux-les-Prés :** Bernard GAVIGNET (représenté par Anne GROSJEAN à partir du rapport 1.1.1)

**Étaient absents :** **Arguel :** André AVIS **Besançon :** Hayatte AKODAD, Teddy BENETEAU DE LAPRAIRIE, Patrick BONTEMPS, Yves-Michel DAHOUI, Fanny GARDIL-DJAOUAI, Abdel GHEZALI, Jean-Marie GIRERD, Sylvie JEANNIN, Annie MENETRIER, Carine MICHEL, Michel OMOURI, Elisabeth PEQUIGNOT, Danièle POISSENOT, Françoise PRESSE, Edouard SASSARD, Joëlle SCHIRRER, Marie-Noëlle SCHOELLER, Catherine THIEBAUT, Sylvie WANLIN **Beure :** Philippe CHANEY, Auguste KOELLER **Boussières :** Bertrand ASTRIC **Chalezeule :** Christophe CURTY **Champoux :** Thierry CHATOT **Chemaudin :** Gilbert GAVIGNET **Châtillon-le-Duc :** Philippe GUILLAUME **Dannemarie-sur-Crète :** Gérard GALLIOT, Jean-Pierre PROST **François :** Françoise GILLET **Genes :** Maryse MILLET **Grandfontaine :** Laurent SANSEIGNE **La Chevillotte :** Jean PIQUARD **Le Gratteris :** Cédric LINDECKER **Marchaux :** Bernard BECOULET **Novillars :** Philippe BELUCHE **Osselle :** Jacques MENIGOZ **Pelousey :** Claude OYTANA **Pirey :** Jacques COINTET **Pouilley-les-Vignes :** Jean-Marc BOUSSET **Saône :** Maryse BILLOT **Thoraise :** Jean-Michel MAY **Vaire-Arcier :** Patrick RACINE **Vorges-les-Pins :** Patrick VERDIER

**Secrétaire de séance :** François LOPEZ

**Procurations de vote :**

**Mandants :** H. AKODAD (à partir du rapport 1.1.1), Y.M. DAHOUI (à partir du rapport 1.1.1), E. DUMONT (à partir du rapport 2.1), F. GARDIL-DJAOUAI, A. GHEZALI (à partir du rapport 1.1.1 et jusqu'au rapport 6.1), J.M. GIRERD (à partir du rapport 1.1.1), J.P. GOVIGNAUX (jusqu'au 1.1.1), V. HINCELIN (à partir du rapport 1.2.2), S. JEANNIN, J. MARIOT (à partir du rapport 1.1.3), C. MICHEL, D. POISSENOT, F. PRESSE, E. SASSARD (à partir du rapport 1.1.1), J. SCHIRRER, M.N. SCHOELLER (à partir du rapport 1.1.1), C. THIEBAUT, S. WANLIN, J.M. MAY, C. OYTANA (à partir du rapport 1.1.1), J. MENIGOZ, B. ASTRIC, C. CURTY (à partir du rapport 1.1.1), R. REYLE (à partir du rapport 3.4), P. GUILLAUME, F. GILLET, M. MILLET, B. BECOULET, D. ROLET (à partir du rapport 1.1.3), P. BELUCHE, P. RACINE

**Mandataires :** J.S. LEUBA (à partir du rapport 1.1.1), F. FELLMANN (à partir du rapport 1.1.1), B. FALCINELLA (à partir du rapport 2.1), B. RONZI, F. MONNEUR (à partir du rapport 1.1.1 et jusqu'au rapport 6.1), J. ROSSELOT (à partir du rapport 1.1.1), A. BLESSEMILLE (jusqu'au 1.1.1), C. DEVESA (à partir du rapport 1.2.2), N. WEINMAN, J. PANIER (à partir du rapport 1.1.3), J.C. ROY, J.J. DEMONET, N. GUILLEMET, P. BONNET (à partir du rapport 1.1.1), D. GENDRAUD, M. LOYAT (à partir du rapport 1.1.1), Z. YASSIR-COUVAL, L. HAKKAR, F. LOPEZ, C. BARTHELET (à partir du rapport 1.1.1), M.O. CRABBÉ-DIAWARA, R. DEMESMAY, S. COURBET (à partir du rapport 1.1.1), C. MAGNIN-FEYSOT (à partir du rapport 3.4), C. BOTTERON, C. PREIONI, P. CONTOZ, B. VIONNET, J.P. MARTIN (à partir du rapport 1.1.3), B. BOURDAIS, J.P. TAILLARD

**Délibération n°2011/001540**

**Rapport n°2.1 - Convention de financement des études et des travaux de réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare Viotte**

## Convention de financement des études et des travaux de réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare Viotte

**Rapporteur : Jean-Claude ROY, Vice-Président**

**Commission : Transports, Infrastructures, Déplacements**

Inscription budgétaire	
BP 2011 et PPIF 2012-2016	Montant prévu PPIF 2011-2015 : 2 790 000 €
Budget annexe Transports	Montant prévu en 2011 : 237 500 €
« PEM Viotte »	Montant de l'opération (travaux) : 2 825 000 €
<b>Sous réserve du vote du BP 2012 et du PPIF 2012-2016</b>	

### Résumé :

La convention de financement des études et travaux relatifs à la réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare Viotte, entre la Ville de Besançon et l'ensemble de ses partenaires, précise les modalités techniques et financières de la répartition des coûts de cette opération.

Le Grand Besançon est appelé à financer 2 825 000 € au titre des travaux, en plus des 364 000 € financés au titre études et faisant l'objet d'une autre convention validée en 2010.

### I. Contexte

Le projet de Pôle Gare Viotte vise à apporter une réponse globale d'aménagement aux enjeux métropolitains et de mobilité soulevés par la grande vitesse ferroviaire et la réalisation du tramway. Un pôle d'échanges multimodal (PEM) ouvert vers le Nord doit permettre à la gare de bénéficier d'une accessibilité renforcée, tous modes de déplacement confondus, et d'ancrer dans la ville centre le système dit « à deux gares ».

Sa mise en œuvre permettra la mobilisation et le recyclage urbain du foncier ferroviaire en voie de désaffectation ainsi que l'organisation du fonctionnement du nouveau quartier de gare qui se développera, au Sud du faisceau ferré, sur le site de l'ex halle « Sernam » et au Nord, en accompagnement de la rue Nicolas Bruand.

### II. Un nouveau planning, un nouveau projet

Les difficultés à partager un projet qui impacte l'activité et le patrimoine de la SNCF, les difficultés de calendrier, jalonnées par l'aménagement de la LGV Rhin-Rhône et l'organisation du système à deux gares, la recherche de la bonne articulation avec le projet de tramway et les difficultés à déterminer les contours d'un projet compatible avec les réalités budgétaires communes à ses partenaires ont engendré une lente maturation, redynamisée le 10 mai 2007 par une nouvelle campagne d'études décidée par le conseil municipal de Besançon.

Ainsi, certaines composantes du projet ont pu trouver leur inscription et leur réalisation dans un nouveau planning.

Une convention de financement et de travaux, avec RFF, pour la réalisation du passage souterrain et de la salle d'échanges Nord a ainsi été adoptée par le conseil municipal de Besançon le 17 juin 2010. Les travaux s'inscrivent en complément dans le programme de la LGV Rhin-Rhône réalisé par RFF et sous sa maîtrise d'ouvrage.

Les modalités de transfert du quai militaire sur le site de Saint-Ferjeux, nécessaire à la réalisation du prolongement du passage souterrain et du débouché nord, font également l'objet d'une convention spécifique entre la ville et RFF, validé par le conseil municipal de Besançon le 9 décembre 2010.

La libération des emprises foncières destinées à l'interface entre le parvis de la gare et le Tramway s'est, enfin, concrétisée dernièrement, le conseil municipal de Besançon ayant attribué le marché de maîtrise d'œuvre relatif au transfert du Monument aux Morts dans le parc des Glacis le 7 juillet 2011, actant une déconstruction du monument actuel et une disponibilité du site au printemps 2012.

Le projet de PEM, esquissé dans ses grandes lignes courant 2009, a connu une succession d'évolutions liées à sa faisabilité technique et économique. De longues étapes de négociation avec la SNCF l'ont toutefois amené progressivement vers la configuration suivante :

- une partie Nord comprenant notamment un parking aérien évolutif (95 à 175 places) compatible avec la réalisation d'un parking en ouvrage, et, arrimés à une salle d'échanges nord, une liaison piétonne depuis la rue Nicolas Bruand, ouverte sur un parvis multimodal connecté à un parking courte durée/dépose minute et taxi, ainsi qu'un parking vélos,
- une partie Sud comprenant la création d'un parvis jardin ouvert sur le passage souterrain et sa salle d'échanges, une articulation avec le parc des Glacis qu'il prolonge et une ouverture sur le quartier de la Viotte, le maintien d'un parvis haut et d'un parking courte durée/dépose minute ainsi que la création d'un glacis végétalisé reliant les deux niveaux.

Le programme du PEM Sud, qui articule étroitement gare et tramway, prend en compte la construction de deux quais pour le tramway, nécessaires à la desserte de la gare et à l'interface quai à quai avec les lignes de bus du réseau Ginko, le transfert du monument aux Morts, la démolition partielle du parking existant (95 places) et le maintien de 70 places courte durée/dépose minute et de 85 places longue durée. Il prévoit 6 emplacements pour les bus urbains, 4 emplacements pour les cars interurbains, 10 places taxis, des aménagements pour vélos, auto partage...

Les études opérationnelles permettront de consolider ce programme en liaison avec les autorités organisatrices des transports.

### **III. Le projet de convention**

Le comité de pilotage du 23 juin 2011, réunissant l'exécutif du Conseil Régional de Franche-Comté, de la Ville, du Grand Besançon et de Gares et Connexions, a convergé vers l'approbation d'une esquisse de projet, d'une enveloppe budgétaire, d'un mode de financement ainsi que d'une organisation de projet articulée autour d'une maîtrise d'ouvrage (MOA) globale de la SNCF sur son périmètre.

Les membres du Comité de Pilotage ont souhaité, sur cette base, qu'une convention précise les partenariats, qu'elle annonce l'enveloppe prévisionnelle des travaux, le programme, la maîtrise d'ouvrage, la clé de répartition des contributions et les modalités de subventionnement et qu'elle soit le plus rapidement possible proposée à la signature des partenaires du projet.

Le coût du projet, au stade de l'esquisse préalable, est estimé à **15 491 000 € HT**. Il se décompose comme suit :

<b>Opérations dont le financement reste à conventionner (HT)</b>	
Création d'une entrée au nord	475 000 €
Aménagement extérieur du PEM au nord et création d'un nouvel accès piéton	1 464 000 €
Création d'un parking au Nord de 95 places	317 000 €
Traitement de l'entrée du souterrain au Sud	460 000 €
Déconstruction partielle du parking au Sud et adaptation de ses accès	1 925 000 €
Aménagement extérieur du PEM au Sud jusqu'à la station du tramway et restructuration des accès	5 022 000 €
Déplacement du Monument aux Morts	1 000 000 €
Démolition et reconstitution des logements au Nord	600 000 €
Démolition du bâtiment de service de l'établissement voyageur et sa reconstitution	818 000 €
<b>Sous total</b>	<b>12 081 000 €</b>
<b>Opérations dont le financement est traité par des conventions spécifiques (HT)</b>	
Transfert du quai militaire	285 000 €
Prolongement du passage souterrain et salle d'échanges nord	3 125 000 €
<b>Total (coût projet)</b>	<b>15 491 000 €</b>
<b>Hors convention</b>	
Indemnités AOT Effia	371 000 €

L'estimation financière des différentes opérations mentionnées ici comprend les coûts de MOA, de MOE, ainsi que des provisions pour risque.

Le plan prévisionnel de financement sur lequel les partenaires se sont engagés lors du comité de pilotage du 23 juin 2011 fait état des apports suivants :

Conseil Régional de Franche Comté	3 000 000 €
SNCF	935 000 €
EFFIA	317 000 €
RFF	230 000 €
Grand Besançon	2 825 000 €
Conseil Général du Doubs	1 000 000 €
Ville de Besançon	5 884 000 €
=> Soit un financement à hauteur de <b>14 191 000 €</b>	

Le plan de financement prévisionnel fait apparaître, au stade des études préalables, un solde à financer de 1 300 000 € dont la ville de Besançon endosse le risque. Il ne comprend pas l'indemnité due à EFFIA au titre de la valeur nette comptable, soit 371 000 €.

Le projet de convention de financement prend acte de ce plan prévisionnel et précise, en conséquence, que les mesures d'économie qui seront recherchées dans l'optimisation du projet viendront prioritairement réduire l'effort financier consenti par la ville de Besançon et financer l'indemnité d'EFFIA.

Il précise également que les appels de fonds se feront par périmètre de réalisation auprès de la ville de Besançon, qui collectera les subventions des autres partenaires, et que ces participations demeureront en dehors du champ de la TVA, évitant ainsi des avances pénalisantes pour les budgets.

Pour la Ville de Besançon, un financement prévisionnel complémentaire de 2 000 000 €, fléchés sur la reconfiguration de voiries connexes, et de 365 000 €, engagé dans les études préalables, complète sa participation à la réalisation du PEM et porte son effort global à 9 549 000 €. Par conventions en date du 21 mars 2008 et du 30 mars 2010, le Grand Besançon cofinance les études préalables à hauteur de 50 %, ce qui porte son effort global à la réalisation du pôle d'échanges multimodal à 3 189 000 €.

La priorité est donnée par les différents partenaires à l'engagement rapide des études opérationnelles, avant-projet (AVP) et Projet (PRO), afin de s'adapter au mieux aux calendriers de mise en service du TGV Rhin-Rhône puis du Tramway, d'organiser le phasage de la réalisation du PEM et d'assurer un fonctionnement satisfaisant de la gare dans toutes les phases du chantier. Ces études opérationnelles, assurées par la maîtrise d'œuvre intégrée de la SNCF, permettront également d'affiner le projet, d'opérer les ajustements qui s'avèreront nécessaires, de rechercher toute piste d'économie et d'alimenter une concertation partenariale. Leur lancement rend nécessaire la formalisation urgente du partenariat concrétisé dans la convention à intervenir.

**A l'unanimité, le Conseil de Communauté :**

- valide le principe de réalisation de l'aménagement du **Pôle d'Echanges Multimodal de la gare Viotte** retenu par le comité de pilotage du 23 juin 2011,
- autorise Monsieur le 1<sup>er</sup> Vice-Président à signer la convention de financement des études et travaux de réalisation du **PEM de Besançon Viotte**,
- approuve le plan de financement prévisionnel de l'opération et autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à solliciter toute subvention susceptible d'intervenir dans le financement de cette opération.

Pour extrait conforme,

  
Le Président

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 121

Contre : 0

Abstention : 0

Préfecture de la Région Franche-Comté  
Préfecture du Doubs  
Contrôle de légalité DRCT

Reçu le 25 NOV. 2011

## PROJET DE POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE BESANCON VIOTTE

### CONVENTION DE FINANCEMENT DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX DE RÉALISATION DU PÔLE D'ECHANGES MULTIMODAL

#### PROJET

##### Entre les soussignés :

La Région Franche-Comté, représentée par le Président du Conseil Régional, Madame Marie-Guite DUFAY, en vertu de la délibération n°.....,  
Ci-après désigné par « La Région »,

La Ville de Besançon, représentée par Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, son Maire, en vertu de la délibération n°.....,  
Ci-après désignée «La Ville de Besançon »,

La Communauté d'Agglomération, représentée par Monsieur Gabriel BAULIEU, son 1<sup>er</sup> Vice-Président, en vertu de la délibération n°.....,  
Ci après désignée « Le Grand Besançon »,

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Établissement Public à caractère industriel et commercial, immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris, sous le numéro B 552 049 447, dont le siège est situé au 34, rue du Commandant Mouchotte 75014 Paris, représentée par Madame Sophie BOISSARD, Directrice de Gares et Connexions,  
Ci-après désignée « SNCF » ou « Gares & Connexions »,

Ci-après désignés ensemble les « Parties » ou les « Cofinanceurs »

Vu :

- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

#### Préambule

La Ville de Besançon a pour ambition d'opérer la revalorisation totale du Quartier Viotte. Depuis 2008 et le lancement d'études d'aménagements, un projet pour le site a vu le jour, incluant un pôle administratif et un programme immobilier de logements et de bureaux ; l'ensemble ainsi constitué devant s'intégrer parfaitement dans la politique de redynamisation urbaine engagée.

Il est apparu primordial de développer l'intermodalité et l'accessibilité du quartier Viotte aux différents modes de transports en s'appuyant sur la gare de Besançon Viotte et son extension vers le Nord, ainsi que sur le projet de déploiement du tramway, afin de rendre le pôle d'échanges multimodal (« PEM ») pleinement fonctionnel, moderne et adapté aux évolutions attendues.

Une première phase du projet a conduit la Ville de Besançon et RFF à conclure le 20 août 2010 une convention de financement d'études et de travaux pour le prolongement du souterrain de la gare. Dans le même temps, une convention de financement des études et travaux permettant la libération et la reconstitution du quai militaire a été signée entre la SNCF, RFF et l'Etat Major de l'Armée de Terre et conclue le 19 juillet 2011, joint en annexe 3.

Dans ce contexte, Gares & Connexions a naturellement accompagné la Ville de Besançon dans son projet de requalification globale du PEM. Rapidement, cette démarche s'est inscrite dans un dialogue partenarial entre la Ville de Besançon, le Conseil Régional de Franche Comté, RFF et la SNCF.

A l'issue d'une démarche itérative entre les partenaires, le Comité de Pilotage du 29 juin 2011 a validé un concept niveau Esquisse du pôle d'échanges multimodal de Besançon Viotte requalifié au regard des objectifs poursuivis, à savoir :

- l'amélioration de l'accessibilité en créant un nouvel accès au Nord : prolongement du souterrain et création d'une salle d'échange, liaison piétonne jusqu'à la rue de Vesoul et aménagement d'un parvis nord,
- la reconfiguration des accès Nord, création d'un parc de stationnement et organisation d'une aire de dépose minute, taxi, vélos...,
- la modification du parvis Sud, afin de donner plus de place aux espaces piétons et aux cycles,
- l'amélioration de l'intermodalité, notamment avec le futur tramway arrivant sur le parvis sud et l'interface avec le réseau Ginko restructuré,
- l'évolution du quartier dans le cadre de la politique de revalorisation urbaine engagée,

Le Comité de Pilotage a validé le projet et son financement prévisionnel.

L'objectif de la présente convention est de formaliser cet accord, de définir les prochaines étapes de l'opération, de prévoir un calendrier, de caractériser les différents périmètres de maîtrise d'ouvrage, d'établir un financement prévisionnel et d'assurer la cohérence des différentes composantes du projet, notamment entre celles d'ores et déjà lancées et celles objet de la Convention, par une gouvernance partenariale commune.

Concomitamment, la SNCF, RFF, la Ville de Besançon et l'Etat mènent une réflexion sur les conditions de libération et de cession des fonciers ferroviaires nécessaires aux opérations d'aménagement Viotte Nord et Viotte Sud.

Les conditions d'études, de réalisation et de financement de ces libérations feront l'objet de conventions indépendantes de la présente Convention.

**En conséquence, il a été convenu et arrêté ce qui suit :**

## **Article I - Objet de la convention et périmètre d'application**

### **I.1 - Objet de la Convention**

La présente Convention a pour objet de définir l'engagement de chacune des Parties, notamment sur :

- les éléments de programme, ainsi que les périmètres et l'organisation des maîtrises d'ouvrage,
- les opérations foncières nécessaires au projet de pôle d'échanges multimodal,
- le calendrier d'études et de réalisation,
- la gouvernance des études et des travaux,
- les modalités de financement des études et des travaux,
- le programme et les investissements correspondants,

dans le cadre du projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Besançon Viotte.

## **1.2 - Périmètre de la convention**

La Convention porte sur le périmètre fonctionnel du pôle d'échanges multimodal de Besançon Viotte délimité par :

- au sud, la limite nord d'intervention du tramway le long de l'avenue de la Paix, la rue de la Viotte jusqu'à la rue Grosjean, entre l'extrémité ouest du parvis et la halle SNCF,
- au nord, la rue de Vesoul et la rue Nicolas Bruand, entre l'extrémité ouest du quai militaire et les terrains de tennis.

## **Article 2 - Objet et maîtrise d'ouvrage des études et travaux**

### **2.1 - Périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF**

Pour l'ensemble des aménagements décrit ci-dessous, la Ville de Besançon sollicite que la SNCF assure la maîtrise d'ouvrage afin de garantir la continuité des intervenants, la rapidité des interventions dans un calendrier extrêmement tendu. La présente convention acte cette maîtrise d'ouvrage unique et préfigure ce mode opératoire

Les études et les travaux faisant l'objet de la Convention sont les suivants :

- études de conception :
  - Avant Projet Sommaire (APS) et Avant Projet Détaillé (APD),
  - Projet (PRO) et Dossier de Consultation des Entreprises (DCE),
- Travaux.

Ces éléments portent sur :

- le traitement de l'entrée du souterrain au Sud comprenant :
  - l'aménagement d'une salle d'échanges,
  - l'implantation de services aux voyageurs,
- la déconstruction partielle du parking au Sud et l'adaptation de ses sorties, avec :
  - un niveau supérieur dédié au stationnement courte durée, accessible depuis la voirie longeant le BV, paysagé,
  - un niveau inférieur dédié au stationnement longue durée, accessible depuis l'ouest de la voirie longeant le BV,
- la démolition du bâtiment de l'Etablissement Voyageurs et sa reconstitution,
- l'aménagement extérieur du PEM Sud jusqu'à la station du futur tramway, comprenant :
  - une nouvelle voirie contournant le parvis par l'Est et longeant le BV, permettant l'accès au parking, la dépose taxi et, selon possibilité technique à préciser, la desserte des bus interurbains,
  - l'aménagement d'un large parvis piéton haut et bas, assurant notamment la liaison piétonne entre la gare ferroviaire et la station de tramway,
  - un parking vélo,
- la création d'une entrée au Nord de la gare, comprenant :
  - l'aménagement de la salle d'échanges nord en complément de programme à la convention Ville de Besançon et RFF portant sur le prolongement du souterrain,
  - le raccordement de la salle d'échanges au cheminement piéton dit « pas d'âne » menant à la rue Nicolas Bruand,
- la création d'un parking au Nord de 95 places à terme, avec possibilité d'extension tant en phase provisoire qu'en phase définitive, comprenant :
  - un accès routier direct depuis la rue de Vesoul,
  - un accès piétons direct à l'entrée Nord et la libération du site,
- la démolition des pavillons présents au Nord et leur reconstitution,
- l'aménagement extérieur du PEM au Nord, comprenant la création d'un nouvel accès piétons depuis l'entrée Nord jusqu'à l'intersection rue de Vesoul/rue Nicolas Bruand, ainsi qu'une zone intermodale (parking vélo, parking courte durée, dépose taxi, etc.) et un parvis piéton le long de la rue de Vesoul intégrant un arrêt TC remodelé.



A noter que l'opération de déplacement du quai militaire sur le site de St Ferjeux, sous maîtrise d'ouvrage EMAT et maîtrise d'ouvrage déléguée SNCF, fait l'objet d'une convention dédiée, signée entre la Ville de Besançon, la SNCF, l'EMAT et RFF.

L'opération relative au prolongement du passage souterrain et à la réalisation de la salle d'échanges nord, sous maîtrise d'ouvrage RFF et maîtrise d'ouvrage déléguée SNCF, fait l'objet d'une convention dédiée entre la Ville de Besançon et RFF.

L'intégration d'un local conducteurs tram mis à disposition de l'exploitant sera recherchée. Une convention spécifique en réglera les modalités entre la SNCF et l'exploitant.

Ne sont pas inclus :

- le déplacement du monument aux morts (MO VB),
- les aménagements liés au tramway (MO CAGB),
- les travaux sur l'ensemble des voiries communales, hormis la reconfiguration du tronçon de la rue de la Viotte, entre Foch à l'ouest et l'entrée du site Sernam à l'est, à réaliser dans le périmètre du PEM (annexe 2).

## 2.2 - Périmètres de Maîtrise d'œuvre

La maîtrise d'œuvre intégrée de la SNCF sera mobilisée. Elle sera attribuée :

- à AREP pour la partie Sud,
- à l'ingénierie régionale PRI au Nord, la cohérence globale sur les composantes architecturales étant assurée par AREP.

## Article 3 - Opérations foncières dans le cadre du projet de PEM

Les propriétés foncières actuelles se déclinent de la manière suivante pour chaque composante du projet de PEM :

	Périmètre de MOA	Propriétaire(s) foncier(s) actuel(s)
Traitement de l'entrée du souterrain au Sud	SNCF	SNCF
Création d'une entrée de gare au Nord	SNCF	SNCF
Création d'un parking au Nord	SNCF	SNCF
Déconstruction partielle du parking au Sud et adaptation de ses sorties	SNCF	SNCF
Transfert des installations militaires sur site de St Ferjeux	EMAT Déléguée à SNCF	SNCF
Transfert des installations militaires sur site de St Ferjeux	EMAT Déléguée à SNCF	SNCF
Aménagement extérieur du PEM au Sud	SNCF	SNCF (sauf pour la cour de gare non arbitrée entre SNCF et RFF) Ville de Besançon
Aménagement extérieur du PEM au Nord et création d'un nouvel accès piéton	SNCF	SNCF
Tronçon de voirie Viotte (PEM sud)	SNCF	Ville de Besançon
Prolongement du souterrain et salle d'échange nord	RFF	SNCF

La libération des emprises nécessaires à la réalisation du projet nécessite notamment la démolition de logements au Nord et de locaux au Sud sur périmètre foncier SNCF, abritant un service SNCF qui devra être relogé sur le site de Viotte.

#### **Article 4 - Calendrier général des études et des travaux**

Le calendrier général prévisionnel décrit les principes directeurs des études, des procédures administratives et de la réalisation du pôle d'échanges multimodal, en assurant la cohérence entre les composantes du projet d'ores et déjà lancées et celles objet de la Convention.

#### **Article 5 - Mise en place de la gouvernance**

Le partenariat pour la réalisation du pôle d'échanges multimodal regroupe :

- le Conseil Régional de Franche-Comté,
- la Ville de Besançon,
- le Grand Besançon,
- la SNCF.

Le pilotage de cette opération est assuré par un Comité de pilotage assisté d'un Comité Technique au sein desquels les signataires à la présente convention sont représentés.

##### **5.1 - Le Comité de Pilotage**

Le Comité de Pilotage est composé :

- du Président du Conseil Régional de Franche-Comté ou son représentant,
- du Maire de Besançon ou son représentant,
- du Président du Grand Besançon ou son représentant,
- de la Directrice de SNCF Gares & Connexions ou son représentant.

Le Comité de Pilotage assure le suivi des études et de l'exécution du projet, et statue le cas échéant sur les décisions modificatives de la Convention. Il assure la coordination et la cohérence entre la Convention et les conventions d'ores et déjà signées sur certaines composantes du projet (prolongement du souterrain de la gare, transfert du quai militaire).

Il est animé par la SNCF et se réunit :

- à la fin de chaque phase d'études pour en valider les résultats,
- périodiquement pendant les travaux afin de faire un point sur l'avancement du projet et veiller à son bon déroulement dans le respect de la présente convention,
- à l'achèvement du projet afin de constater que chacun des signataires a satisfait à l'ensemble de ses obligations et qu'il peut être mis fin à la Convention.

Il se réunit également en tant que de besoin à la survenance de tout événement remettant en cause l'équilibre général de la Convention, en particulier des demandes de modifications concernant le programme, l'enveloppe budgétaire affectée au projet ou le délai global de réalisation.

Chacun des membres du Comité a voix délibérative, étant précisé que chacun d'entre eux aura la possibilité d'être représenté par un autre membre de son institution. Il pourra en outre se faire accompagner de toutes personnes de son institution. Les décisions seront prises à l'unanimité des membres Cofinanceurs des parties d'ouvrages concernées.

Ce Comité de Pilotage pourra être élargi à des représentants de partenaires non signataires de la Convention, mais contribuant à l'amélioration du projet global, sous réserve de l'accord de tous les Cofinanceurs.

Les réunions du Comité de Pilotage seront fixées avec un délai de préavis d'un mois et seront précédées d'une réunion préparatoire du Comité Technique, au moins quinze jours avant la date du Comité de Pilotage.

## **5.2 - Le Comité Technique**

Le Comité Technique est constitué de représentants des membres signataires qui seront désignés par les membres du Comité de Pilotage.

Le Comité Technique assiste le Comité de Pilotage et à ce titre :

- propose les ordres du jour et rédige le compte-rendu des réunions du Comité de Pilotage. Le secrétariat du Comité de Pilotage et du Comité Technique sera assuré par la SNCF,
- s'assure de la bonne coordination des études et travaux objets de la Convention, et entre les conventions portant sur le périmètre du PEM,
- suit l'avancement des études et de la réalisation du projet,
- assure le suivi économique du projet,
- proposera d'éventuels transferts de compétences, de mises à disposition foncières et de transferts de maîtrise d'ouvrage.

Ce Comité Technique pourra être élargi à des représentants de partenaires non signataires de la Convention, mais contribuant à l'amélioration du projet global, sous réserve de l'accord de tous les Cofinanceurs.

## **5.3 - Direction de projet**

SNCF Gares et Connexions met en place un directeur de Projet, en charge d'assurer la représentation de la maîtrise d'ouvrage.

Il est l'interlocuteur unique des partenaires de la présente convention et assure la coordination de l'ensemble de l'équipe projet tant en phase études qu'en phase travaux.

L'équipe projet sera positionnée sur le site de Besançon

## **Article 6 - Montant du projet et dispositions financières**

### **6.1 - Montant du projet**

Le montant du projet est estimé à 15 491 000€ HT aux conditions économiques de juin 2010. Ce montant correspond à la réalisation des études APD et PRO, des démarches administratives et des travaux. Il comprend les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre et inclut les provisions pour risques.

Les éventuelles charges d'acquisition foncière pouvant résulter des opérations foncières identifiées à l'Article 3 ne sont pas incluses.

De même, l'indemnité due à l'exploitant du parking actuel au Sud, Effia, s'élevant après négociations à 371 K€ HT, n'est pas incluse. L'objectif est de la financer à l'aide des économies générées par une bonne gestion du projet.

Le tableau ci-dessous reprend les montants des investissements, par périmètre de maîtrise d'ouvrage, aux conditions économiques de juin 2010.

Périmètre	Maîtrise d'ouvrage			TOTAL
	SNCF	Ville de Besançon	RFF	
<b>Opérations dont le financement est traité par la présente convention</b>				
Traitement de l'entrée du souterrain au Sud	460 000			460 000
Création d'une entrée au Nord	475 000			475 000
Création d'un parking au Nord de 95 places	317 000			317 000
Déconstruction partielle du parking au Sud et adaptation de ses sorties	1 925 000			1 925 000
Aménagement extérieur du PEM au Sud jusqu'à la station du futur tramway et restructuration des accès au parking		5 022 000		5 022 000
Aménagement extérieur du PEM au Nord et création d'un nouvel accès piéton		1 464 000		1 464 000
Déplacement du monument aux morts		1 000 000		1 000 000
Démolition et reconstruction des pavillons présents au Nord	600 000			600 000
Démolition du bâtiment de service EEX et sa reconstruction	818 000			818 000
Sous-total	4 595 000	7 486 000		12 081 000
<b>Opérations dont le financement est traité par des conventions ad hoc</b>				
Transfert du quai militaire sur site de St Ferjeux (MOA Déléguée)	285 000			285 000
Prolongement du souterrain			3 125 000	3 125 000
<b>TOTAL (Coût projet)</b>	<b>4 880 000</b>	<b>7 486 000</b>	<b>3 125 000</b>	<b>15 491 000</b>
Indemnité AOT Effia	371 000			

Le reformatage de l'amorce de la rue de la Viotte est à traiter en modification de programme. Son coût d'aménagement sera pris en charge par la Ville de Besançon qui en délègue la maîtrise d'ouvrage à la SNCF.

## **6.2 - Principes de financement des études et de la réalisation du projet**

Les Cofinanceurs s'engagent à financer les dépenses réelles des études et de la réalisation du programme de l'opération, objet de la présente convention, selon les clefs de répartition et dans la limite des montants indiqués aux articles suivants.

Le financement de l'opération, dans sa globalité, est assuré par les Cofinanceurs selon les cadres et clés de répartition par périmètre définis ci-après en Comité de Pilotage.

<b>Pôle de la Gare Viotte : Plan de financement prévisionnel</b>	
<b>Partenaires</b>	<b>Contributions</b>
Conseil Régional de Franche-Comté	3 000 000 €
SNCF	935 000 €
RFF	230 000 €
EFFIA	317 000 €
Conseil Général du Doubs	1 000 000 €
Grand Besançon	2 824 000 €
Ville de Besançon	5 885 000 €
Sous total partenaires	14 191 000 €
Estimation totale du PEM HT	15 491 000 €
Solde à préfinancer - Ville de Besançon	1 300 000 €
Indemnité due à EFFIA	371 000 €

Des conventions de financement bipartites établiront l'engagement financier du CG25 et RFF « transfert du quai militaire » avec la ville de Besançon sur les périmètres mentionnés ici de façon indicative. La ville est engagée sur ces lignes dans l'attente de la signature des conventions avec ces deux institutionnels.

Les financements du Conseil Régional de Franche-Comté et du Grand Besançon sont des financements forfaitaires. Le financement global du Grand Besançon, arrêté à 3 189 000 €, comprend, en complément de la part études et travaux à engager, la participation à 50 % des études préalables, soit 364 000 €.

Les éventuelles mesures d'économie liées à la réalisation du projet seront affectées prioritairement au financement de l'indemnité d'Effia, puis viendront en déduction de l'effort financier consenti par la Ville, libellé « solde à préfinancer - Ville de Besançon » dans le tableau ci-dessous, ainsi que mentionné à l'article 7.

### **6.3 - Modalités d'actualisation des prix**

Les coûts de l'opération estimés aux CE juin 2010 sont actualisables par application de la variation de l'index BTOI pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF et de l'index [TPOI] sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la Ville de Besançon.

La prise en charge de l'actualisation est répartie entre les Cofinanceurs sur la base de la clé des participations financières.

## 6.4 - Modalités de versement des participations

### 6.4.1 - Rémunérations des maîtres d'ouvrages

Les rémunérations se décomposent comme suit :

	Montant	Maître d'ouvrage	Rémunération
1 Traitement de l'entrée Nord	460 000 €	SNCF	SNCF
2 Création d'une entrée au Nord	475 000 €	SNCF	SNCF
3 Création d'un parking de 95 places	317 000 €	EFFIA	EFFIA
4 Déplacement du Monument aux Morts	1 000 000 €	Ville de Besançon	Ville de Besançon
5 Aménagements des accès au parking Nord	809 000 €	Ville de Besançon	Ville de Besançon
6 Déconstruction partielle du parking au Sud et adaptation de ses sorties	1 925 000 €	SNCF	Ville de Besançon
7 Aménagement extérieur du PEM au Sud jusqu'à la station de tramway et restructuration des accès au parking	5 022 000 €	SNCF	Ville de Besançon
8 Aménagements extérieurs du PEM au Nord et création d'un nouvel accès piétons	1 464 000 €	SNCF	Ville de Besançon
9 Démolition et reconstruction des pavillons présents au Nord	600 000 €	SNCF	Ville de Besançon
10 Démolition du bâtiment de service EEX et reconstruction	818 000 €	SNCF	Ville de Besançon
11 Transfert du quai militaire	285 000 €	RFF	Ville de Besançon
12 Prolongement du souterrain	3 125 000 €	RFF	Ville de Besançon

Pour les opérations 6 à 12, la Ville de Besançon assurera le paiement au maître d'ouvrage des études et travaux objets de la présente Convention, par le versement de subventions d'équipement.

Ces participations ne sont pas soumises à la TVA dans la mesure où elles n'appellent à aucune contrepartie au profit des Co-financeurs, les études et réalisations restant propriété des maîtres d'ouvrage respectifs ci-après : Les appels de fonds seront effectués par les maîtres d'ouvrage auprès de la Ville de Besançon, par périmètre de réalisation détaillé dans le tableau ci-dessus, et de la manière suivante :

- au démarrage de chaque opération, un premier appel de fonds correspondant à 15 % du montant total l'opération concernée,
- après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance prévisionnelle de 15 % est consommée, des acomptes au minimum trimestriels, fonctions de l'avancement des études et des travaux, dans la limite de 95 % du montant total de chaque opération correspondant ; sur présentation d'un état des dépenses réalisées certifié par le maître d'ouvrage et une copie des factures correspondantes,
- le solde de 5 % sur la base du décompte général définitif de chaque opération.

Sur la base du décompte général définitif des études et travaux cofinancés, la SNCF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Les sommes dues à la SNCF au titre de la Convention sont payées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la facture.

En cas de retard de paiement, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt légal national majoré de 2 %.

La Ville de Besançon se libérera des sommes dues sur les opérations prévues dans la Convention et dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la SNCF par un mandat sur le compte suivant :

Bénéficiaire	Établissement Agence	Code Établissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF	Agence centrale de la Banque de France à PARIS	30001	00064	00000062471	31

#### 6.4.2 - Perception des subventions des autres cofinanceurs par la Ville de Besançon

La Ville de Besançon collectera les participations du Grand Besançon, de la Région Franche-Comté, du Conseil général du Doubs, de RFF sur les opérations dont elle assure le paiement.

Des conventions de financement bipartites établiront l'engagement financier du Conseil général du Doubs sur l'opération globale, et de RFF sur le projet de « transfert du quai militaire » avec la ville de Besançon sur les périmètres mentionnés ici de façon indicative. La Ville est engagée sur ces lignes dans l'attente de la signature des conventions avec ces deux institutionnels.

Le Grand Besançon s'engage, sur la base du coût prévisionnel du projet précisé à l'article 6.1, à apporter un financement à hauteur de 2 825 000 € HT. Il cofinance par ailleurs avec la Ville les études préalables du projet Viotte à hauteur de 364 000 € HT.

La Ville de Besançon sollicitera les participations du Grand Besançon selon l'échéancier suivant, sur présentation d'un récapitulatif certifié des dépenses acquittées :

- 237 500 € à la signature de la présente convention,
- 763 500 € en 2012,
- 561 000 € en 2013,
- 763 000 € en 2014,
- 500 000 € en 2015.

Dans l'éventualité où les tranches conditionnelles des études préalables ne seraient pas affermies, le reliquat du financement, soit 91 065 €, serait transféré sur la part travaux, en déduction de la part de la Ville de Besançon, pour maintenir l'effort global du Grand Besançon au montant 3 189 000 € HT sur lequel il s'est engagé. La participation du Grand Besançon en 2014 serait dans ces conditions portée à 854 065 €.

Les modalités de mise en œuvre de la participation de la Région Franche Comté, à hauteur de 3 000 000 € soit 20 % du montant prévisionnel de l'opération financée à hauteur de 15 000 000 €, feront l'objet, avec la Ville de Besançon, d'une déclinaison technique à la présente Convention.

#### 6.5 - Domiciliation de la facturation

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

Cosignataire	Adresse
Conseil Régional Franche-Comté	4 Square Castan - 25031 Besançon Cedex
Conseil Général du Doubs	7 Avenue de la Gare d'eau - 25031 Besançon Cedex
Grand Besançon	4 Rue Gabriel Plançon - 25043 Besançon Cedex
Ville de Besançon	2 rue Mégevand - 25000 Besançon
RFF	92 Avenue de France - 75648 Paris Cedex 13
SNCF	SNCF Gares & Connexions 16 avenue d'Ivry 75 634 cedex 13

#### 6.6 - Contrôle des dépenses

Les Cofinanceurs signataires de la Convention se réservent le droit d'effectuer tout contrôle sur les factures permettant de vérifier la réalité des dépenses.

## **Article 7 - Gestion des écarts**

### **7.1 - Modification du programme**

Toute modification du programme fonctionnel, des caractéristiques des ouvrages entraînant une modification de l'enveloppe financière du projet devra faire l'objet d'un avenant à la Convention.

Il appartiendra à chaque Partie de supporter les dépassements du coût prévisionnel dont il serait à l'origine et seul demandeur, dès lors que ces propositions de modifications auront été validées par l'ensemble des Co-financeurs. Cette mesure concerne également les financements réputés forfaitaires à l'article 6.2.

Toute proposition de modification devra prendre la forme d'un courrier adressé à l'ensemble des Parties par la Partie qui la souhaite : la demande doit être explicite et détaillée afin de pouvoir en mesurer les conséquences financières qui seront discutées au comité technique et au comité de pilotage.

### **7.2 - Gestion des économies et des dépassements**

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

La répartition des mesures d'économie qui pourront être trouvées sera effectuée conformément aux dispositions décrites à l'article 6.2.

En cas de dépassement des coûts prévisionnels lors des études de conception, chaque maître d'ouvrage concerné informera les Cofinanceurs, fournira tout élément justificatif et proposera, le cas échéant, des alternatives.

Cette démarche sera également conduite dans le cas où le maître d'ouvrage devrait déclarer des appels d'offres infructueux.

Il en ira de même pour tout dépassement qui résulterait d'une évolution des conditions économiques de réalisation, de difficultés survenues en cours de réalisation des travaux ou de réclamations présentées par les entreprises titulaires des marchés.

Les cofinanceurs rechercheront alors, en Comités Technique et de Pilotage et à bref délai, une réponse à apporter, soit par :

- modification du niveau des prestations,
- évolution du programme et/ou du calendrier de réalisation,
- mobilisation d'autres financements ou révision des financements consentis par les différents cofinanceurs ; le dépassement correspondant de l'enveloppe financière du projet devra faire l'objet d'un avenant à la présente convention,
- 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 de délibérations si nécessaires ou d'avenants à la convention concernée.

En cas de non réalisation de tout ou partie des opérations, un relevé final des dépenses acquittées sera établi par chaque maître d'ouvrage, qui procédera alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au versement du trop perçu auprès des partenaires financiers au prorata de leur participation sur la partie d'ouvrage concernée.



## **Article 8 - Modification ou résiliation de la convention**

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant à ladite convention à l'exception des communications des références bancaires et / ou des domiciliations qui feront l'objet d'un simple échange de lettres entre les Parties.

En cas de non-respect par l'un des Co-financeurs de ses engagements au titre de la Convention, sa résiliation pourra être sollicitée avant le début des travaux par tout autre Co-financeur qui aura demandé à cet effet la réunion du Comité de Pilotage par lettre recommandée avec accusé de réception.

Cette demande de résiliation sera examinée par le Comité de Pilotage qui statuera à la majorité sur sa prise en considération et sa prise d'effet.

Dans tous les cas, les cofinanceurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études et de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

## **Article 9 - Propriété et diffusion des études**

Les études menées dans le cadre de la Convention restent la propriété du maître d'ouvrage ou de l'autorité délégante.

Les résultats des études et tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués aux cofinanceurs de chaque périmètre sur support numérique.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable de chaque maître d'ouvrage concerné.

## **Article 10 - Communication**

Les Parties s'engagent à faire mention des cofinanceurs et de leurs identités visuelles dans toute publication ou communication des études, ainsi que dans tous les documents à destination du grand public et des professionnels.

A chaque publication du coût de l'opération objet de la Convention, les maîtres d'ouvrage feront mention du financement des cofinanceurs.

*Les opérations de communication à destination du grand public, relatives à cette opération, seront conduites de façon conjointe et en accord avec les cofinanceurs.*

## **Article 11 - Gestion des ouvrages et des installations**

La gestion des ouvrages et installations, propriétés de la SNCF, sera assurée par la SNCF.

La gestion des ouvrages et installations propriétés de la Ville de Besançon, Il s'agit de l'aménagement nord, pas d'âne, parvis nord et parking arrêt et dépose minute, sera assurée par la Ville de Besançon, à réception.

La gestion des ouvrages et installations propriétés de RFF, sera assurée par RFF.

Chaque maître d'ouvrage mettra en œuvre les procédures administratives nécessaires sur son périmètre, et notamment les demandes de permis de construire.

### **Article 12 - Litiges**

A défaut d'accord amiable, tous les litiges liés à l'interprétation et / ou à l'exécution de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal administratif territorialement compétent.

### **Article 13 - Durée de la convention**

La présente convention prend effet à la date de sa signature par le dernier des partenaires.

Elle prendra fin lorsque :

- les travaux seront réalisés,
- les parties contractantes auront rempli leurs obligations financières,
- les litiges éventuellement nés de son application auront été réglés,
- la signature d'une nouvelle convention viendrait se substituer à la présente.

### **Article 14 - Mesures d'ordre**

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre le présent protocole à cette formalité.

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

Fait à ....., Le .....

Pour le Conseil Régional  
de Franche-Comté,  
La Présidente,

Marie-Guite DUFAY

Pour la Ville de Besançon,

Le Maire,

Jean-Louis FOUSSERET

Pour la Communauté d'Agglomération  
du Grand Besançon,  
Le 1<sup>er</sup> Vice-Président,

Gabriel BAULIEU

Pour la Société Nationale  
des Chemins de Fer Français,  
La Directrice de Gares et Connexions,

Sophie BOISSARD