



Convention relative au financement  
des études et travaux connexes  
du Tram-Train du Médoc

Bordeaux-Saint Louis Pointe de Grave  
(ligne 584000)

**La Communauté urbaine de Bordeaux**, domiciliée Esplanade Charles de Gaulle- 33074 BORDEAUX CEDEX représenté par le Président, Monsieur Vincent Feltesse agissant en vertu de la délibération du Conseil de Communauté n° ..... du .....

d'une part,

et :

**Réseau Ferré de France**, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre du Commerce de Nanterre sous le n° B.412.280.737 (97 B 02853), dont le siège social est 92, avenue de France, 75648 PARIS CEDEX 13, désigné dans ce qui suit par « RFF », représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL, le Président de RFF, ayant donné délégation de signature à **Monsieur Bruno de MONVALLIER**, Directeur Régional,

d'autre part,

Vu :

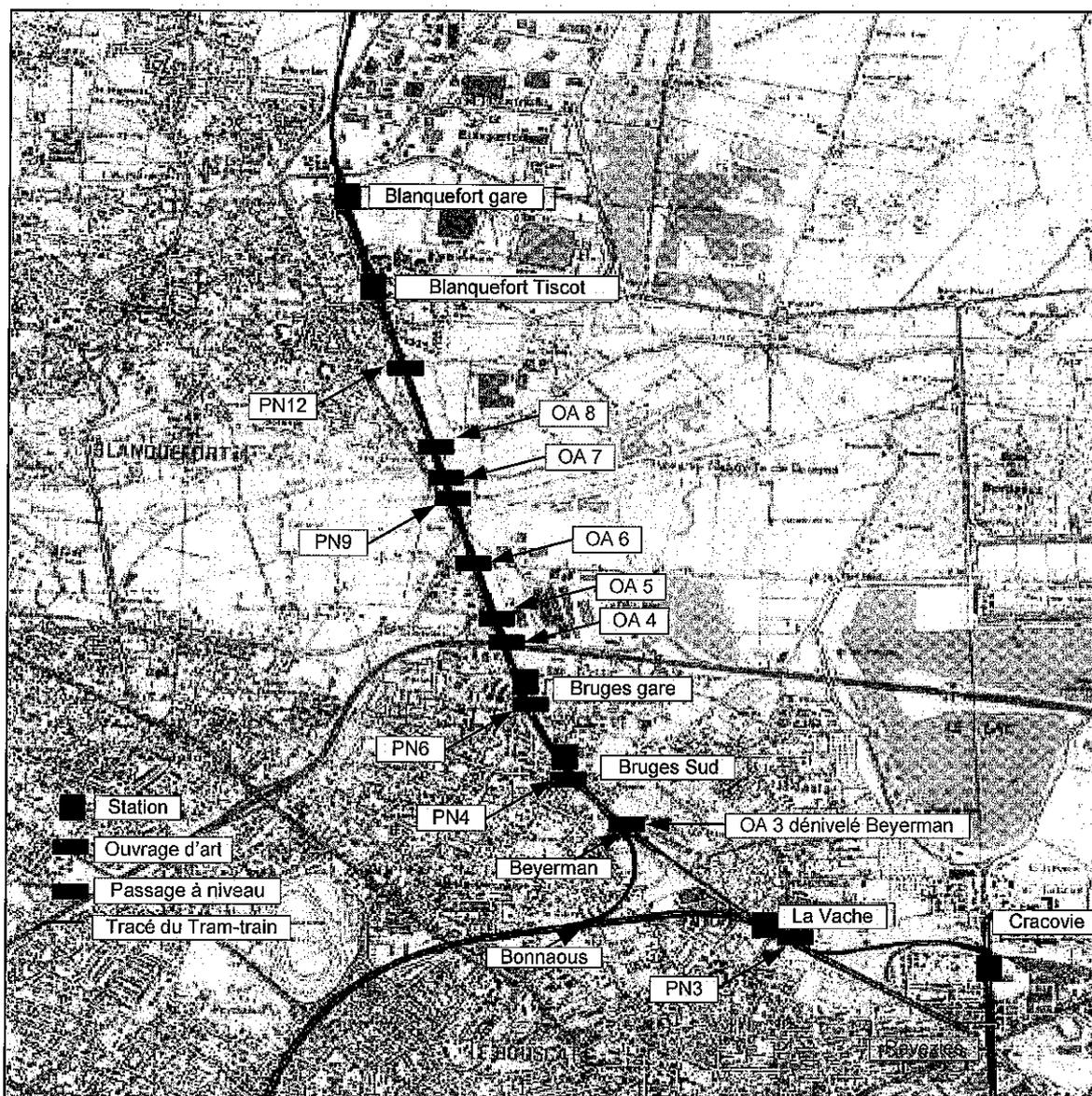
- La loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- Un protocole d'accord a été signé entre la Communauté Urbaine de Bordeaux, le conseil régional d'Aquitaine et Réseau ferré de France le 29 janvier 2010

#### **PREAMBULE :**

Par délibération du 6 novembre 2009, la Communauté urbaine de Bordeaux (la CUB) a arrêté le projet définitif de la 3ème phase du tramway de l'agglomération bordelaise. Ce programme est particulièrement ambitieux puisqu'il vise à promouvoir des principes et des pratiques appropriés de développement durable au niveau des transports de l'agglomération bordelaise. Il s'agit d'instaurer un véritable programme de transports collectifs performants en cohérence avec les grandes orientations de la politique de la Ville et les projets d'urbanisme :

- Répondre aux nouveaux enjeux de desserte de l'agglomération ;
- Optimiser le réseau de transport afin de favoriser la diminution de l'utilisation de la voiture en proposant une alternative de déplacement pertinente et efficace, avec pour objectif de doubler la fréquentation des transports en commun d'ici 2020 ;
- Diminuer la congestion routière et augmenter le report modal, pour réduire la pollution et améliorer la qualité de vie des habitants de l'agglomération ;
- Desservir de manière plus fine et efficace les grandes zones d'habitat, les pôles d'emplois et les grands équipements de l'agglomération ;
- Désenclaver les quartiers prioritaires de l'agglomération.

Parmi les projets de ce programme est inscrit la création de la ligne tram-train du Médoc jusqu'à la Gare de Blanquefort. Ce projet du Tram Train du Médoc vise à créer une infrastructure nouvelle, dans un premier temps dédiée au Tramway, vers Blanquefort en débranchant le tramway ligne C au niveau de Cracovie. L'emprise ferroviaire, propriété de RFF sera réutilisée à usage unique tramway et tram-train jusqu'à Beyerman, où un ouvrage de croisement en dénivelé avec la ligne 584 0000 (TER du Médoc) est prévu. Après Beyerman, un tracé neuf jouxtant cette ligne sera créé jusqu'au terminus de Blanquefort en parallèle de la voie existante.



En conséquence, il est convenu ce qui suit :

## ARTICLE 1. OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser :

- les caractéristiques générales des ouvrages à construire au droit et aux abords des infrastructures ferroviaires.
- les engagements réciproques de RFF et de la CUB, relatives à l'exécution et au financement des études et travaux connexes définis dans l'article 3 ci-après rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire par la réalisation de l'opération Tram-Train du Médoc.
- les prescriptions minimales que la CUB devra faire respecter à l'occasion des travaux, tant à proximité des voies que dans les emprises de RFF et en surplomb des voies ferrées en exploitation définies dans l'article 5 ci après.
- Les modalités techniques et financières de la gestion ultérieure des nouveaux aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage CUB ou RFF au titre de la présente convention.

## **ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE**

La CUB est maître d'ouvrage de l'opération Tram-Train du Médoc.

RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires, assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire par l'opération Tram-Train du Médoc.

## **ARTICLE 3. CONSISTANCE DES ETUDES ET TRAVAUX A REALISER**

### **3.1 Travaux sous maîtrise d'ouvrage CUB**

Les principales caractéristiques de l'opération sont :

La nouvelle ligne de tramway fera environ 7 km de Cracovie à Blanquefort et comportera :

- cinq ouvrages d'art à doubler (Pont rail)
- deux ouvrages d'art à créer : un ouvrage dénivelé pour le franchissement de Beyerman + une passerelle piétonne en gare de Blanquefort
- trois sous-stations de redressement tram
- six stations tram
- deux parcs relais

Les scénarios devant être étudiés sont :

1. Desserte Tramway (750Vcc) depuis le raccordement avec la ligne C du tramway de Cracovie jusqu'à Blanquefort sur une voie qui sera adjacente à la voie ferrée existante entre la bifurcation de Beyerman et Blanquefort. Le Trafic TER/Fret sera maintenu sur la voie ferroviaire actuelle.
2. Desserte tram-train (1500Vcc) à la place du Tramway sans modifications de plan de voies. Le Trafic TER/Fret sera identique à celui de la phase 1.
3. Desserte tram-train sur les deux voies entre la Bifurcation de Beyerman et Blanquefort avec TER et Fret en mixité.

Pour effectuer les travaux sous sa maîtrise d'ouvrage, la CUB s'engage à respecter les prescriptions minimales mentionnées à l'article 5 ci-après, tant à proximité des voies que dans les emprises de RFF et en surplomb des voies ferrées en exploitation

### **3.2 Etudes et Travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF**

Les études et travaux connexes sous MOA RFF sont :

Etudes seules :

- donner un avis sur le dossier AVP de la CUB relatif à la réalisation du Tram-Train sur les emprises RFF. Cet avis prendra en compte les objectifs de sécurité des circulations et des personnes sur le réseau ferré national lors de la conception et de la réalisation des travaux sur le réseau en exploitation. Une répartition des maîtrises d'ouvrage sera établie entre la CUB et RFF afin d'établir les responsabilités en termes de conception, construction et également d'entretien maintenance,
- fournir une étude globale de la traction électrique dans le secteur de la Vache. La section de ligne dédiée au Tram-Train du Médoc (TTM) de Cracovie au croisement de Beyerman étant, à terme, indépendante du RFN, les trois scénarios seront étudiés.
- étudier, niveau AVP, la solution par pont rail de l'OA3 Beyerman,
- donner un avis sur la compatibilité des infrastructures de la CUB avec la circulation de trains classiques identiques à ceux qui circulent actuellement sur la ligne du Médoc.(TER et Fret),

Travaux de modifications des installations du RFN :

- étudier et réaliser les travaux préliminaires pour la mise en sécurité du périmètre transféré du GID SNCF au GI ainsi que la mise en sécurité des lignes du RFN en exploitation vis à vis des zones et installations cédées à la CUB par des dispositifs temporaires de protection :

- Interdiction d'itinéraires sur bifurcation de Beyerman et Bonnaous (dans le PRG de la Vache) avec immobilisation des appareils de voies concernés,
  - Mise hors tension de la caténaire,
  - Dépose de la caténaire et son armement entre Bonnaous et La Vache (côté sud du triangle de La Vache),
  - Mise hors service du poste de traction électrique de la Vache et mise en parallèle des caténaires des voies de ceinture à Bonnaous, cette mise en parallèle étant nécessaire pour l'équilibre du courant de traction électrique nécessaire au RFN,
  - Dépose des enclenchements électromécaniques du poste de la Vache (hors commande PRG),
  - Dépose des installations de Sécurité (y compris celles du PN2 et du PN 3/14),
  - Dépose des installations de Téléphonie,
  - Dépose des installations d'Énergie.
- étudier et réaliser les travaux préliminaires autres que les précédents, qui consistent surtout à reconstituer les installations devant être déplacées, reconstitution nécessaire à la continuité de l'exploitation ferroviaire du RFN :
- le déplacement d'artère de câbles,
  - la modification des supports signaux, supports caténaires, réseaux divers, des mécanismes et guérites PN,
  - la modification des systèmes de protection des PN 4, 6, 9 et éventuellement 12,
  - la reconstitution des assainissements, des pistes le long de la voie exploitée, et accès maintenance,
  - la mise en place d'une clôture séparative entre RFN et TTM, en fonction de la méthode de travaux adoptée par la CUB,
  - la création du nouveau quai TER (120m) de la halte TER de Bruges rive ouest, dépose et pose de supports caténaires, de candélabres et alimentation électrique,,
- étudier et réaliser les travaux définitifs : Il s'agit des travaux de modification d'installations ne devant pas être réalisés impérativement avant les travaux sous MOA CUB :
- la dépose des appareils de voie B2V 20, 30a et 31, remplacement par de la voie courante,
  - la mise en caténaire simple et remise en situation définitive du Poste de Mise en Parallèle de la Vache en fonction de l'étude globale de traction électrique,
  - la mise en situation définitive du Poste de la Vache dans le cadre de l'horizon 1 du tram-train du Médoc,
  - la création du PSP de Blanquefort suivant la solution de franchissement des voies choisie par la CUB,
  - l'intégration des annonces des trams dans les installations de PN en application des dispositions retenues dans le dossier de sécurité (dossier hors de la prestation RFF/SNCF),

#### Prestations de sécurité ferroviaires pendant les travaux sous MOA CUB :

- effectuer des prestations de sécurité de l'exploitation ferroviaire pendant les travaux sous maîtrise d'ouvrage CUB : Ces prestations de sécurité, qui seront détaillées dans une notice particulière de sécurité ferroviaire, seront, à titre d'indication et de manière non exhaustive, les suivantes :
- avis sur les justifications de la CUB (notes de calcul, procédures de travaux,...) que leurs travaux n'engagent pas les gabarits et ne déstabilisent pas les installations du RFN,
  - avis sur les installations de chantier de la CUB,
  - mesures de surveillance des installations du RFN,
  - mise en place de limitations de vitesse, temporaires (LTV) ou permanentes (LPV),
  - la programmation des plages travaux,
  - la protection du chantier par annonce des circulations.

Pour effectuer les études et travaux sous MOA RFF, la CUB s'engage à fournir à RFF tous les éléments d'études sur le projet en sa possession. RFF pourrait alors réajuster et actualiser le programme des études et travaux connexes sous sa maîtrise d'ouvrage.

#### **ARTICLE 4. DELAIS DE REALISATION :**

Le délai prévisionnel de réalisation des études et travaux connexes, sous MOA RFF, tels que décrits à l'article 3.2, objet de cette convention, est de 36 mois à compter de la date de signature de la présente convention de financement.

#### **ARTICLE 5. MODALITES D'EXECUTION DES TRAVAUX REALISES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE LA CUB**

##### **5.1 - Conditions d'exécution**

L'opération sera réalisée sous interruptions des circulations ferroviaires pour la réalisation ou la modification d'ouvrage d'art.

Les conditions d'exécution des travaux aux abords et au-dessus de la voie ferrée seront définies dans la NPSF.

##### **5.2 – Stabilité des ouvrages existants appartenant à R.F.F.**

Afin de ne pas compromettre la stabilité des ouvrages et installations existants, la CUB en tant que maître d'ouvrage doit demander à son maître d'œuvre de prendre toutes les dispositions techniques dans la conception de l'ouvrage pour prévenir les désordres et mouvements divers qui pourraient survenir au droit de l'emprise des travaux, au moment de leur réalisation ou postérieurement à celle-ci.

Préalablement au démarrage du chantier, il est procédé à un constat d'état des lieux sous forme de procès-verbal au cours d'une visite contradictoire en présence a minima des représentants du maître d'œuvre et du gestionnaire de l'infrastructure déléguée par R.F.F.

##### **5.3 – Prescriptions particulières avant le début des travaux**

Les parties d'ouvrage à construire au dessus ou à proximité de la voie ferrée nécessitent l'établissement d'une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF). Ce document sera rédigé par la CUB, ou son représentant, sur la base d'un canevas général fourni par la SNCF, en accord avec RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations.

La NPSF énumère les prescriptions techniques que doivent respecter les entreprises chargées des travaux, la CUB, ou son représentant, s'engage à faire figurer cette NPSF dans les appels d'offres de travaux et dans les pièces contractuelles des marchés qu'elle signe.

Avant passation des marchés, la CUB, ou son représentant, s'entendra avec RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations sur le planning d'exécution des travaux. Elle doit avertir opportunément RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations, selon les processus opératoires pour toutes les opérations au dessus et au voisinage de la voie et afin qu'il puisse prendre toutes les mesures nécessaires de protection et de surveillance et déterminer les interceptions de circulation ferroviaire qui peuvent être accordées pour la réalisation des opérations. La durée de ces interceptions, donnée à titre indicatif, peut varier suivant les nécessités de l'exploitation.

Avant tout commencement d'exécution, la CUB, ou son représentant, soumettra pour accord à RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations, ceux des plans d'exécution attestant que les

gabarits sont respectés et que les travaux sont compatibles avec les protections des circulations ferroviaires prévues.

Le maître d'œuvre de la CUB soumettra à RFF ou à son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations, les modifications ou compléments qu'il serait nécessaire d'apporter à la NPSF, soit à la mise au point des marchés pour tenir compte du mode d'exécution des travaux définitivement arrêté, soit lors des études d'exécution ou du déroulement des travaux.

Après achèvement des travaux, la CUB, ou son représentant, fera parvenir à titre d'information à la S.N.C.F., dans le cadre de ses missions de gestion de l'infrastructure pour R.F.F., un dossier de récolement de l'ouvrage construit (dessins et notes de calcul en deux exemplaires).

#### **5.4 – Epreuves préalables avant la mise en service des ouvrages**

Avant la mise en service des ouvrages, les épreuves permettant de mettre en évidence la conformité aux règles applicables non seulement vis à vis de la circulation routière mais aussi compte tenu de l'existence de la voie ferrée sur ou sous les ouvrages, sont effectuées par les soins et aux frais de la CUB et dans les conditions fixées par les règlements en vigueur.

### **ARTICLE 6. DISPOSITIONS FINANCIERES**

#### **6.1 Principe de financement**

La CUB s'engage à financer 100% des études et travaux de l'opération du Tram-Train du Médoc y compris les éventuels frais que ces études entraîneraient pour RFF à savoir les frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et éventuels frais de perturbations ferroviaires.

Le coût des études et travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF mentionnés à l'article 3.2 est évalué par la CUB au stade de ses études d'avant projet, à 4.199M€ ht aux conditions économiques de mai 2009, soit 4.912 M€ HT en euros courants.

A cela s'ajoute les frais de RFF (hors frais de perturbations) de 1.05M€ ht aux conditions économiques de mai 2009, soit 1.228 M€ HT en euros courants.

Le détail estimatif est joint en annexe 1.

Le besoin de financement nécessaire à la réalisation de cette opération en euros courants est fonction:

- du calendrier prévisionnel de réalisation des travaux,
- de l'évolution de l'indice TP01 sur la base, de l'actualisation entre les conditions économiques de référence et celles de janvier 2011 d'une part, et, d'un taux prévisionnel de 4% par an au delà de janvier 2011 d'autre part.

A titre d'information, il est estimé à 6.140 M€ HT en euros courants.

RFF précisera l'estimation financière et le besoin de financement des travaux à l'issue des phases d'études qu'il effectuera.

S'agissant d'une contribution assimilée à une indemnité pour dommages et intérêts ou d'une subvention destinée à prendre en charge l'achat par RFF de biens ou services déterminés auprès d'un autre assujetti, les contributions de la CUB sont exonérées de la TVA.

#### **6.2 Modalités de règlement :**

RFF procède aux appels de fonds auprès de la CUB comme suit :

- premier appels de fonds et appels de fonds intermédiaires :
  - à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 20 % du besoin en financement,

- après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 20 % aura été consommée, des acomptes effectués au moins tous les trimestres en fonction de l'avancement des études et des travaux. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opérations de RFF

Le cumul des appels de fonds pourra atteindre au maximum à 95% de la participation de la CUB avant présentation du solde.

- solde :

Après achèvement de l'intégralité des études et travaux, RFF présente le décompte général des dépenses sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les frais de perturbations ferroviaires réellement justifiés. Sur la base de celui-ci, RFF 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 RFF au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 40 jours, à compter de la date de réception de la facture.

Tout dépassement du délai global de paiement fera courir de plein droit des intérêts moratoires au bénéfice de RFF, calculés au taux d'intérêt de la principale facilité de financement appliquée par la banque centrale européenne en vigueur à la date d'émission de la facture augmenté de sept points.

Les dates et références de paiement sont portées à la connaissance de RFF par courrier.

la CUB se libère des sommes dues au titre de la présente convention par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
RFF	Société Générale Agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Communauté urbaine de Bordeaux	M. le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux Pôle finances – Direction du budget et des finances Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux cedex	Service exécution budgétaire	05.56.99.84.84
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation	01 53 94 32 83

Les factures sont adressées en trois exemplaires.

### **6.3 Gestion des écarts**

Le besoin de financement visé à l'article 6.1 n'est donné qu'à titre indicatif, *la CUB s'engageant à rembourser des dépenses réellement faites par RFF, dans les conditions visées à l'article 8.*

Tant que le montant des dépenses, ramené en euros constants aux conditions économiques de référence selon les dispositions visées à l'article 6.1, reste inférieur ou égal à l'estimation en euros constants, il n'y a pas dépassement de coût : la CUB s'engage donc à mettre en place les financements complémentaires, au delà des montants estimés fixés dans les Conditions particulières.

Si le besoin de financement indiqué à l'article 6.1 devait être dépassé, RFF devrait obtenir de la CUB l'autorisation de dépassement correspondant avant l'engagement des études ou travaux.

A défaut, les frais engagés par RFF pour ses études, ses travaux en cours ou les travaux nécessaires à établir une situation à caractère définitif seront facturés à la CUB sur présentation de justificatifs.

Dans tous les cas RFF sera remboursé des dépenses réelles.

### **ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES ET INSTALLATIONS TECHNIQUES**

Le terme " gestion " recouvre ici l'ensemble des obligations ci-après :

- Surveillance,
- entretien,
- toutes réparations,
- renouvellement des ouvrages avec leurs capacités initiales.

Les ouvrages s'entendent dans leur intégralité : ils comprennent notamment les tabliers et leurs équipements, les appuis, les fondations ; sont également concernés les ouvrages associés et/ou intégrés de soutènement, les remblais d'accès et plus généralement, tous ouvrages et installations techniques permettant d'assurer la pérennité des ouvrages visés.

Après achèvement des travaux, un procès-verbal de récolement relatif aux ouvrages et à leurs équipements sera établi contradictoirement entre les parties concernées.

Les installations techniques s'entendent dans leur intégralité : elles comprennent notamment la voie ferrée avec ses accès et ses assainissements, les mécanismes et guérites déplacés des PN, les poteaux avec signaux et câbles; sont également concernés les équipements et dispositifs temporaires tel que les modifications du poste de la Vache.

La gestion ultérieure des ouvrages et installations techniques sera régie par une convention de type transfert de gestion ou superposition d'affectation entre RFF, la SNCF en tant que gestionnaire délégué d'infrastructure ferroviaire (SNCF-GID) et la CUB.

### **ARTICLE 8. RESPONSABILITE**

Sauf dans les cas où il peut apporter la preuve d'une faute de l'autre maître d'ouvrage ou de l'un des cocontractants de celui-ci, chaque maître d'ouvrage supporte les conséquences pécuniaires des accidents ou dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux dont il assure la maîtrise d'ouvrage, et qui pourraient être causés :

- à ses biens propres, ses personnels ou ses cocontractants ;
- aux biens, installations, personnels ou cocontractants de l'autre maître d'ouvrage ;
- aux tiers.

Dans la mesure où les travaux sur les infrastructures ferroviaires sont sollicités par la CUB pour satisfaire à des besoins qui lui sont propres, il est précisé que la CUB s'engage à garantir RFF ou ses cocontractants contre toute action ou réclamation qui pourrait être exercée contre lui par des tiers du fait de dommages ou nuisances qui, sans qu'aucune faute puisse être imputée à RFF ou ses cocontractants, seraient le résultat de la création des ouvrages ou installations techniques, tels par exemple que des nuisances ou dommages imputables à la phase de chantier ou l'aggravation des nuisances, notamment sonores, pour les riverains en phase d'exploitation.

Dans le cas où le fonctionnement des services de RFF, ou de son mandataire, serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage CUB, ce dernier garantit à RFF en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées, le règlement des frais éventuels suivants:

- les frais de perturbations ferroviaires,
- les frais de personnel,
- les frais de ralentissement des trains.

La CUB restera responsable des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements dont elle a la charge, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourra, de ce fait, réclamer à RFF aucune espèce d'indemnité.

#### **ARTICLE 9. LITIGES**

En cas de litige lié à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceront de parvenir à un règlement amiable. A défaut, les litiges seront portés devant le Tribunal Administratif compétent, en application des règles de droit commun.

#### **ARTICLE 10 MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION**

Toute modification de la consistance des études et des travaux ou tout dépassement du coût donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention requérant l'accord des deux parties.

En cas de non respect par l'une des parties de ses engagements au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception valant mise en demeure.

La résiliation de la convention pourra être prononcée, par l'une ou l'autre des parties, pour une des raisons suivantes:

- pour une cause d'intérêt général,
- en cas de manquement grave, par l'une des parties à l'une de ses obligations au titre de la présente convention

Dans tous les cas, la CUB s'engage à rembourser RFF sur la base d'un décompte général définitif, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation, les dépenses d'études et de travaux nécessaires à établir une situation à caractère définitif. Sur cette base, RFF procédera à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au remboursement du trop perçu.

La résiliation ne pourra intervenir que dans un délai de 60 jours après mise en demeure notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. La période de 60 jours devra être mise à profit par les deux parties pour trouver une solution par conciliation amiable.

#### **ARTICLE 11 PROPRIETE ET COMMUNICATION DES ETUDES**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention demeurent la propriété du maître d'ouvrage RFF. Celui-ci s'engage, néanmoins, à présenter les résultats des études, objet de la présente convention à la CUB. Les parties contractantes seront informées de toute autre communication.

Annexe 1 : Estimations des coûts études et travaux AVP de la CUB des prestations sous maîtrise d'ouvrage RFF + aléas et frais RFF (hors frais de perturbations).

	Coût CE Mai 2009 (K€)	Coût CE janv 2011 (K€)	Coût € courants (K€)	Prestations
OA4	1 935	2 096	2 263	Construction sous MOA RFF. Attente validation de la nouvelle proposition technique
OA5	242	262	283	Construction sous MOA RFF. Attente validation de la nouvelle proposition technique
OA6	22	24	26	mesures de sécurité
OA7	28	30	33	mesures de sécurité
OA8	56	61	66	mesures de sécurité
OA9	1 655	1 792	1 936	Construction sous MOA RFF
Plateforme (SNCF E)	9	10	11	mesures de sécurité
Quai Ter (SNCF E)	1	1	1	mesures de sécurité
Energie traction (SNCF E)	11	12	13	mesures de sécurité
SIG (SNCF E)	240	260	281	mesures de sécurité
Total Travaux brut AVP CUB	4 199,50	4 548,27	4 912,13	
Aléa de 5% des travaux brut AVP CUB	209,98	227,42	245,61	
Frais MOE RFF	661,42	716,35	773,66	
Frais de MMO RFF	152,13	164,76	177,94	
Frais de MOA RFF	26,48	28,68	30,97	
<b>TOTAL DE L'OPERATION</b>	<b>5 249,50</b>	<b>5 685,47</b>	<b>6 140,31</b>	

## ARTICLE 12 CONFIDENTIALITE

Les parties contractantes se reconnaissent tenue à l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne les faits, informations et décisions dont elles auraient connaissance au cours de l'exécution de la présente convention.

Les parties contractantes s'engagent à ne communiquer d'aucune manière les résultats des études, objet de la présente convention. Elles s'interdisent notamment toute communication écrite ou verbale sur ces sujets et toute remise de documents à des tiers hormis la SNCF, la maîtrise d'œuvre de RFF et celle de la CUB sans accord préalable entre elles.

Les parties contractantes respecteront ces engagements et obligations durant toute la durée de la présente convention et jusqu'au début des travaux définis par les études objet de la présente.

## ARTICLE 13 MESURES D'ORDRE

La présente convention prend effet à la date de signature du dernier signataire. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

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

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

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Bordeaux, le

**Pour la Communauté urbaine de Bordeaux,  
Le Président**

**Vincent Feltesse**

**Pour Réseau Ferré de France,  
Le Directeur Régional**



**Bruno de MONVALLIER**