



**REALISATION DE LA
LIGNE A GRANDE VITESSE Tours- Bordeaux
sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux
Commune d'Ambarès-et-Lagrave**

Protocole indice 2 concernant les mesures de pilotage et de suivi

- 1) des actions de coordination et communication des projets impactant le territoire de la commune d'Ambarès-et-Lagrave**
 - 2) des engagements pris dans le cadre du projet de LGV**
-

Conclu entre :

Réseau Ferré de France, Établissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS sous le N° B 412 280 737 (2002B08113), dont le siège est situé au 92, avenue de France – 75648 PARIS CEDEX 13, désigné ci-après «RFF», représenté par Monsieur Bruno de MONVALLIER, agissant en qualité de directeur régional Aquitaine Poitou-Charentes,

Désigné ci-après « RFF » ,

ET :

LISEA, Société par Actions Simplifiée au capital de 1.315.000 euros dont le siège social est situé au 1, cours Ferdinand de LESSEPS à RUEIL MALMAISON (92500), immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de NANTERRE sous le numéro 524 284 790, représentée par Monsieur Hervé TRICOT, agissant en qualité de Président,

désignée ci-après « LISEA » ou le « Concessionnaire » ,

ET

GIE COSEA, Groupement d'Intérêt Economique immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de NANTERRE sous le numéro 523 977 718, dont le siège social est sis au 61, avenue Jules Quentin à 92000 – NANTERRE, représenté par Monsieur Xavier NEUSCHWANDER, agissant en qualité d'Administrateur.

désigné ci-après « COSEA » ou le « Constructeur » ,

ET :

l'État, représenté par Monsieur Michel Delpuech, Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde,

ET :

Le Conseil régional d'Aquitaine, représenté par Monsieur Alain ROUSSET, agissant en qualité de Président,

Désigné ci-après « le Conseil régional »,

ET :

La Communauté urbaine de Bordeaux, ayant son siège Esplanade Charles de Gaulle, 33076 Bordeaux CEDEX, représentée par Monsieur Vincent FELTESSE, agissant en qualité de Président,

désignée ci-après « la CUB »,

ET :

La commune d'Ambarès-et-Lagrave, représenté par Monsieur Michel HERITIE, agissant en qualité de Maire,

désignée ci-après « la Commune »,

Désignés ensemble ci-après par « les Parties » ou seule par « Partie ».

Préambule

Le développement de la grande vitesse ferroviaire répond pour la France au besoin d'accroissement de la mobilité à longue distance tout en promouvant le mode de transport le plus sûr et le plus respectueux de l'environnement.

Le projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) constituée des quatre branches Tours-Bordeaux, Bordeaux-Espagne, Bordeaux-Toulouse et Poitiers-Limoges s'inscrit dans la poursuite du maillage du territoire par des lignes ferrées, dans le triple objectif de relier les capitales régionales du Sud-Ouest à la région parisienne, de les relier entre elles et d'assurer la connexion du réseau français au réseau européen. SEA constitue également par l'enjeu économique que représente une telle opération de construction un élément prioritaire du plan de relance de l'économie.

Le projet retenu, du tronçon central Tours-Bordeaux des lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique (ci-après la « LGV Tours-Bordeaux » ou le « Projet »), se raccorde au réseau ferroviaire existant, sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave, au plus près de la gare Saint Jean de Bordeaux et en continuité des infrastructures nouvelles ou modernisées au nord de cette dernière, notamment dans le cadre de l'opération de suppression du « bouchon ferroviaire de Bordeaux ».

Cette grande infrastructure marquera de façon très forte et durable l'aménagement des territoires traversés et le cadre de vie de leurs habitants.

Sur le territoire d'Ambarès-et-Lagrave, la LGV Tours-Bordeaux traverse plusieurs quartiers tant industriels que résidentiels ; sa réalisation est accompagnée de l'équipement en protection phonique des deux lignes existantes et de la création d'un pôle d'échange multimodal sur la ligne classique Paris-Bordeaux, tout ceci ayant un impact important sur le fonctionnement et le cadre de vie de la commune.

Le chantier de la LGV Tours-Bordeaux sur le territoire d'Ambarès-et-Lagrave va nécessiter plus de quatre années de travaux avec différentes phases provisoires d'exploitation du réseau ferré mais aussi de modification des infrastructures urbaines, notamment dans le quartier de la Gorp avec la construction d'un nouveau pont René Coty et la création d'un pôle d'échange multimodal et de ses accès.

Compte tenu de la durée du chantier, des études de détails ont été engagées et menées pour préciser les grands principes retenus lors de l'avant-projet détaillé. Ces études permettent aussi de s'adapter aux évolutions du tissu urbain durant cette période, qu'elles soient induites par le Projet ou par d'autres aménagements à l'initiative de la CUB ou de la Commune.

Il est donc déterminant, au regard des compromis faits au bénéfice du Projet et des obligations résultant du contrat de concession conclu entre LISEA et RFF, et du contrat de conception-construction conclu entre LISEA et COSEA, que tout soit mis en œuvre pour garantir :

- le respect des intérêts locaux, qu'il s'agisse de ceux de la CUB comme de ceux de la commune d'Ambarès-et-Lagrave,
- le bon déroulement du chantier, dans le respect des intérêts du Constructeur et de RFF notamment en termes de coûts et délais.

Considérant le niveau d'attente et d'exigence de la population et des acteurs locaux vis-à-vis des mesures de nature à minimiser les impacts et à maximiser les opportunités du projet en terme de retombées économiques ou d'amélioration de l'urbanisme, les signataires conviennent de l'impérieuse nécessité de réunir et de formaliser dans la conduite du projet les conditions du bon déroulement et du succès de l'opération, en matière d'information, de concertation et de transparence des relations et décisions, et de coordination entre les divers intervenants sur les aménagements structurants de la commune d'Ambarès-et-Lagrave réalisés à l'occasion du chantier de la LGV Tours- Bordeaux.

A cet effet, un protocole concernant les mesures de pilotage et de suivi :

- 1) des actions de coordination et communication des projets impactant le territoire de la commune d'Ambarès-et-Lagrave,
- 2) des engagements pris dans le cadre du projet de LGV Tours-Bordeaux,

a été signé entre RFF, l'État, la Communauté urbaine de Bordeaux et la commune d'Ambarès-et-Lagrave le 8 avril 2011. Un comité de pilotage a été instauré pour suivre le bon déroulement des projets, aidé par la tenue de comités techniques bimestriels entre les signataires du protocole.

Depuis cette date, les études ont avancé, des financements ont été mis en place pour répondre aux projets évoqués dans le protocole et de nouveaux partenaires sont apparus. Un comité de pilotage, en date du 18 janvier 2012 a acté un programme d'opérations à réaliser avec leur financement.

Ce nouveau protocole indice 2 intègre donc le Concessionnaire LISEA, le constructeur GIE COSEA, et la Région Aquitaine, nouveaux partenaires des actions, et acte toutes les décisions prises depuis le 8 avril 2011.

Article 1 : Comité de Pilotage

1.1 Comité de pilotage

Les Parties conviennent de la mise en place d'un Comité de pilotage présidé par le préfet de la Gironde ou son représentant et réunissant :

- ✦ Le président de la CUB ou son représentant,
- ✦ Le maire d'Ambarès-et-Lagrave ou son représentant,
- ✦ Le président du Conseil régional Aquitaine ou son représentant,
- ✦ Le directeur régional Aquitaine Poitou-Charentes de RFF ou son représentant,
- ✦ Le directeur du projet « LGV SEA Tours Bordeaux » de RFF ou son représentant,
- ✦ Le directeur général de la société concessionnaire LISEA ou son représentant,

En fonction de l'ordre du jour et sur proposition d'un des membres du Comité de pilotage, les Parties conviennent de pouvoir inviter avec rang de membre du Comité :

- ✦ Le président du Conseil général de Gironde ou son représentant.

Le directeur de COSEA (GIE en charge de la conception et de la construction de la LGV-Tours-Bordeaux pour le compte de LISEA), ainsi que le directeur d'opérations de la SNCF mandatée par RFF dans le cadre du projet SEA (Equipements ferroviaires et halte de la Gorp principalement) assistent ou sont représentés en tant que de besoin aux séances du Comité de pilotage.

Ce Comité de Pilotage est, s'agissant de la commune d'Ambarès-et-Lagrave, en charge de :

- ✦ faire le bilan, au fur et à mesure de l'avancement du Projet, des mesures prises pour respecter les engagements de l'Etat pris dans le cadre de la DUP du 18 juillet 2006, les autres engagements de RFF ou du Concessionnaire liés à la déclaration d'utilité publique du projet de LGV Tours-Bordeaux et du raccordement Sud-Est, liés à la convention de financement du projet et au contrat de concession du 30 juin 2011, ainsi que les engagements inscrits au protocole concernant les mesures de pilotage et de suivi des actions et engagements pris sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave ;
- ✦ suivre l'avancement administratif et technique des opérations identifiées dans le présent protocole indice 2 et plus largement de toute opération d'intérêt public ou collectif pouvant interagir avec la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave ;
- ✦ proposer des actions de communication à engager pour accompagner les démarches d'information des riverains à la charge de LISEA et de RFF et rappeler les objectifs attendus par l'ensemble des parties attachées à la réalisation de cette opération ;
- ✦ proposer toutes mesures visant à minimiser l'impact des chantiers et à favoriser le bon déroulement des opérations ;
- ✦ formuler toutes propositions utiles ;
- ✦ s'assurer de la bonne coordination des acteurs intervenant dans l'élaboration du schéma de voirie et d'aménagement des espaces publics à l'échéance du chantier en vue de sa validation par les autorités compétentes.

Le Comité de pilotage prévoit de se réunir sur une base trimestrielle, à chaque étape importante de la réalisation du Projet ou à la demande d'une des Parties.

1.2 Comités techniques de coordination

Dans le cadre de l'application du présent protocole et en vue d'organiser la coordination des différentes opérations et la gestion des interactions, il est prévu la tenue de comités techniques bimestriels, sans préjudice de l'organisation de réunions additionnelles au besoin, entre les services :

- ♣ de la CUB,
- ♣ de la commune d'Ambarès-et-Lagrave,
- ♣ du Conseil régional d'Aquitaine,
- ♣ de la DREAL, de la DDTM et, en tant que de besoin, de la préfecture,
- ♣ de maîtrise d'ouvrage de LISEA et du GIE COSEA,
- ♣ de maîtrise d'ouvrage de RFF ou de son maître d'œuvre.

Le Conseil général sera invité en tant que de besoin aux séances de ces comités techniques et notamment pour ce qui relève de ses compétences ou intérêts, particulièrement l'aménagement de voiries départementales ou les transports collectifs départementaux.

Ces comités techniques visent à coordonner les chantiers et les procédures, et à établir autant que nécessaire les documents de synthèse technique ou de calendrier coordonné tant pour ce qui concerne les impacts directs des chantiers (notamment sur les réseaux publics) que pour les modifications de services publics (modification des horaires ou parcours des transports urbains, des services de collecte des ordures, nettoyage, etc.).

Ces comités sont organisés par COSEA qui en assure la rédaction du compte rendu et la diffusion des documents nécessaires.

1.3 Organisation et coopération entre services

Les Parties, chacune pour ce qui la concerne, conviennent de mettre en place les organisations de travail et de répartition des actions pour ce qui concerne notamment :

- ♣ la préparation et l'instruction des dossiers administratifs,
- ♣ la surveillance des chantiers et des domaines publics,
- ♣ l'information des riverains et des usagers,
- ♣ la prévention des actes de malveillance,

de façon à ne pas augmenter la charge des services municipaux et optimiser le déroulement des formalités administratives pour le Constructeur.

Il est d'ores et déjà retenu que COSEA et RFF prévoient les moyens humains nécessaires avec notamment un poste de médiateur chantier et un directeur de projet dédié à la zone d'Ambarès-et-Lagrave.

Pour sa part, la CUB a désigné un coordonnateur opérationnel spécifiquement affecté sur le projet de la LGV Tours-Bordeaux pour conforter la fonction de support et d'appui aux services municipaux au titre des appuis d'ingénierie.

Dans le cas où des frais spécifiques seraient d'un commun accord engagés par la commune d'Ambarès-et-Lagrave pour des mesures de communication, des constats contradictoires ou autre prestations, ils seront pris en charge directement par l'entité ayant provoqués ces frais, selon l'accord intervenu.

Article 2 : Documents et instance de référence

Sans qu'il soit besoin d'en rappeler la portée générale s'imposant à LISEA/COSEA, les documents normatifs ou prescriptifs applicables, sans préjudice des dispositions du présent avenant, sont :

- ⤴ le dossier d'enquête préalable et la déclaration d'utilité publique,
- ⤴ le dossier des engagements de l'Etat,
- ⤴ et plus généralement toutes dispositions ou prescriptions législatives ou réglementaires applicables à l'opération,
- ⤴ les règlements communautaires ou communaux, et notamment le règlement général de voirie de la CUB.

Il est rappelé l'instauration, à l'échelle du territoire départemental, du Comité de suivi des engagements de l'Etat en application de la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets d'infrastructures.

Dans le cadre de la formalisation des engagements de RFF postérieurement à la déclaration d'utilité publique, il avait été établi et proposé à la Commune le recueil des engagements communaux dans un document intitulé :

« LGV Sud Europe Atlantique – Tours Bordeaux – Angoulême Bordeaux - Dossier des engagements communaux – Commune d'Ambarès – document de travail de septembre 2007 ».

Article 3 : Etudes détaillées de la LGV Tours-Bordeaux

L'avant-projet détaillé (APD) de la LGV Tours-Bordeaux est établi en vue d'une validation avant la fin du troisième trimestre 2012.

Ce document décrivant les ouvrages définitifs dans leurs caractéristiques principales pour l'ensemble du tracé de la LGV Tours-Bordeaux sera détaillé et complété par les études d'exécution des ouvrages (études EXE) présentant les détails architecturaux et techniques ainsi que les différentes opérations provisoires nécessaires à la réalisation des travaux.

Pour tous les aspects touchant à l'environnement, au cadre de vie et aux activités locales et qui concernent la commune d'Ambarès-et-Lagrave, COSEA, après coordination avec le maître d'ouvrage mandaté de RFF pour les travaux placés sous sa responsabilité, présente au Comité de Pilotage son programme prévisionnel d'études détaillées et d'exécution.

Ce programme explicite :

- ⤴ les différentes natures d'ouvrage ou d'aménagement dont la conception doit être arrêtée pour l'APD de la LGV Tours-Bordeaux,
- ⤴ les différentes solutions ou procédés mobilisables pour tel ou tel de ces ouvrages,
- ⤴ les contraintes ou sujétions particulières prises en compte,
- ⤴ le périmètre des maquettes 3D prévues et les modalités de leurs mises à jour,
- ⤴ le calendrier prévisionnel des études EXE, en identifiant pour les ouvrages architecturés ou visibles les dates de concertation sur les détails des ouvrages définitifs.
- ⤴ les grandes phases de chantier nécessitant des ouvrages d'accès spécifique ou des modifications des conditions de circulations routières ou piétonnes sur la Commune,
- ⤴ les modalités particulières de concertation qui seraient utiles.

Ce programme aura été présenté au Comité de Pilotage à l'été 2012 et explicitera les motivations et justifications des choix techniques opérés.

Sans préjudice du respect du calendrier contractuel du contrat de concession, cette concertation peut, en tant que de besoin, intervenir par étapes successives si la complexité de l'ouvrage le justifie ou si des choix techniques intermédiaires sont à opérer.

Article 4 : Opérations identifiées liées au projet LGV Tours-Bordeaux

4.1 Généralités

Les projets ou études suivants distincts de l'ouvrage de LGV Tours-Bordeaux en lui-même (§ 4.2 à 4.11) et dont la prise en charge en termes de coûts est répertoriée en Annexe 1, ont été reconnus, par les Parties, comme pouvant nécessiter une coordination technique et de planification avec la LGV Tours-Bordeaux.

Ils ont été identifiés du fait de leur caractère potentiellement structurant sur les réseaux ou plans d'aménagement de la Commune ou encore du fait de leur proximité immédiate avec la zone aménagée dans le cadre de l'opération LGV Tours- Bordeaux.

Le Comité de Pilotage analysera régulièrement l'avancement de ces opérations.

Les Parties, sans préjudice de l'Annexe 1, qui définit de manière ferme et définitive les parts de chacune, rechercheront les modalités de financement des opérations identifiées et informeront le Comité de Pilotage de leurs avancements administratifs et techniques. Les montants annoncés sont fermes, non-actualisables et non-soumis à la TVA.

Ainsi, les Parties, pour celles concernées, s'engagent à examiner de concert les dispositions permettant de faire appel au fonds de solidarité territoriale mis en place dans le cadre de la convention de financement de la LGV Tours-Bordeaux, et à veiller à l'élaboration des demandes en conformité avec les modalités de gestion de ce fonds considérant la spécificité de la commune d'Ambarès-et-Lagrave.

4.2 Itinéraires routiers empruntant le pont du Lyonnais

Cet itinéraire étant indirectement impacté par le chantier de la LGV Tours-Bordeaux (augmentation du trafic, possibilité de délestages notamment transports en commun, etc.) et étant actuellement en sens unique, la Commune a demandé à la CUB dans le cadre des contrats de co-développement de prendre en charge la maîtrise d'ouvrage d'un franchissement de la voie ferrée par une voie routière à double sens.

La CUB, ou tout autre maître d'ouvrage délégué, réalisera à sa charge les études préliminaires et d'avant-projet détaillé, poursuivra la levée des préalables notamment l'enquête publique et lancera les appels d'offre en vue d'une réalisation de l'ouvrage avant la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux. La CUB, ou tout autre maître d'ouvrage délégué, mettra autant que faire ce peut à profit les fermetures momentanées de voies ferrées nécessaires à la réalisation de la jonction d'Ambarès-et-Lagrave pour ces travaux.

Dans le cadre des contrats de co-développement, la CUB s'engage à prendre en charge le montant total de l'opération. RFF et COSEA s'engagent à prendre toutes dispositions pour faciliter la réalisation de l'ouvrage pendant les périodes de ralentissement des trains ou fermeture momentanées des voies décidées à l'occasion des travaux du raccordement d'Ambarès-et-Lagrave.

4.3 Création d'un pôle d'échange multimodal et implantation d'activités aux abords de la halte de la Gorp

La CUB a réalisé en 2011 une étude de programmation urbaine du quartier de la Gorp pilotée par une équipe d'architectes urbanistes pour :

- ✦ favoriser l'intégration urbaine, architecturale et paysagère de la LGV Tours-Bordeaux,
- ✦ créer un pôle d'échange multimodal,
- ✦ concevoir un projet d'aménagement ambitieux sur le secteur de La Gorp et en proposer les modalités de réalisation techniques et financières.

Ce premier travail a permis de poser les bases communes de configuration du secteur de La Gorp comprenant :

- ✦ un ouvrage de franchissement des voies sous la forme d'un pont « parvis » composé d'une partie circulation routière et d'une partie parvis réservée aux circulations douces totalement accessible PMR ;
- ✦ un pôle d'échange multimodal regroupant autour de la halte ferroviaire quatre lignes de bus, 80 places de parking, des arceaux vélos et des places de taxis ;
- ✦ des accès pour les PMR aussi bien pour le pont « parvis » que pour le pôle d'échange.

Un groupe de travail comprenant l'ensemble des Parties concernées a suivi les différentes phases de cette étude et validé les besoins de coordination, et de mise en place des financements pour l'atteinte de certains des objectifs de cette étude.

Dans le cadre du projet de LGV Tours/Bordeaux, LISEA/COSEA est tenu d'assurer le rétablissement des voiries intersectées par la LGV et notamment du pont René Coty, à l'identique et à proximité immédiate du pont existant. La Commune et la CUB, ont souhaité que soit saisie l'opportunité de ces rétablissements pour réaliser un élargissement de l'ouvrage avec création d'un parvis piéton, ce qui permettra ainsi de conserver la perspective dans l'axe historique et structurant de la rue René Coty.

La CUB assurera la gestion et la maintenance ultérieure du parvis.

Les éléments structurels concourant à la pérennité du pont René Coty (tablier, culées) relèvent eux de la responsabilité de RFF qui en assurera la gestion et l'entretien. La gestion et l'entretien des éléments constituant la superstructure du pont René Coty, relèvent de la responsabilité de la CUB.

Les signataires s'accordent sur la réalisation par COSEA du pont et du parvis et par la SNCF de certains travaux connexes, comprenant :

- ✦ l'ouvrage et le parvis,
- ✦ des aménagements divers,
- ✦ des mesures conservatoires.

Les détails techniques et financiers sont présentés dans l'Annexe 2.

Le mode de financement du surcoût engendré par la réalisation des ouvrages liés à l'élargissement du pont René Coty est présenté dans l'Annexe 1 et détaillé dans l'Annexe 2.1 pour un montant global de 9,7 M€, répartis comme suit :

Fonds de solidarité territoriale - FST :	523 699 €
Complément au FST (50% Etat / 50% Région) :	2 384 073 €
LISEA/COSEA :	2 016 409 €
CUB :	2 639 410 €
RFF:	2 136 409 €

Le complément au FST, qui s'ajoute au FST de droit commun, est financé par l'Etat et la Région Aquitaine dans le cadre de l'avancement au CPER 2007-2013, à hauteur de 5M€, et répartis à parts égales. Le complément au FST a pour objectif de mieux prendre en compte les problématiques des communes du nord de la Gironde traversées et impactées par la nouvelle infrastructure.

Les modalités détaillées de réalisation, de règlement de ces travaux et de versement des subventions feront l'objet de conventions particulières :

- ▲ convention de financement entre la CUB et RFF pour la subvention apportée par RFF,
- ▲ convention de financement entre la CUB, l'Etat et RFF pour la subvention apportée par le FST,
- ▲ convention de financement entre la CUB, l'Etat, la Région Aquitaine et RFF pour la subvention apportée au titre du CPER par le complément au FST,
- ▲ convention entre la CUB et LISEA/COSEA pour la commande et le paiement de l'élargissement du pont René Coty, soit 9,7 M€ sous déduction de la quote-part financée par LISEA/COSEA et des 800 k€ financés directement par RFF.

La CUB, en partenariat avec la Région Aquitaine, RFF et la SNCF, étudiera la création du pôle d'échange multimodal (PEM). De plus, la CUB étudiera la restructuration urbaine de l'ensemble du secteur de La Gorp sous deux études concomitantes : une étude pré-opérationnelle faisant suite au groupe de travail et une étude menée dans le cadre de l'opération « 50 000 logements autour des axes de transport collectif ».

Dans le cadre des études de conception du parvis et de ses aménagements, une attention particulière sera portée aux contraintes de sécurité liées aux circulations ferroviaires (ceci notamment afin de se prémunir sur le risque de projection sur les voies ferrées).

Les études prendront également en compte le calendrier de réalisation des infrastructures et des ouvrages ferroviaires par RFF et COSEA, afin de se prémunir, via la définition de mesures conservatoires ou l'organisation de phases de travaux concomitantes, de surcoûts financiers qui seraient à la charge des partenaires.

Le financement du projet d'aménagement du PEM fera l'objet de discussions entre les partenaires habituels de ce type d'opération. Il fera l'objet d'une convention particulière.

Selon les conclusions des études, le Conseil régional Aquitaine, RFF, la SNCF et la CUB étudieront les conditions juridiques, techniques et financières, en concertation avec le Concessionnaire et Cosea qui ont financé les acquisitions foncières nécessaires au projet de LGV Tours-Bordeaux, du transfert foncier pour la réalisation de ce pôle d'échange et plus largement, pour la restructuration urbaine de l'ensemble du secteur de La Gorp, de la part résiduelle des emprises acquises dans le cadre du chantier de la LGV Tours-Bordeaux et ne devant pas être incluses dans le domaine public ferroviaire.

L'opération de réaménagement des quais de la halte de La Gorp ainsi que les travaux aux abords impliquent, pour des raisons évidentes de sécurité, la fermeture de ladite halte durant une période de 5 mois environ. RFF s'engage à minimiser au maximum la durée de fermeture des quais au public.

4.4 *Création d'une traversée des voies ferrées pour piétons et cycles au droit de la rue Rabaneau*

La Commune souhaitait la création d'un passage sous voies permettant de raccourcir les itinéraires Piétons/Cyclistes notamment pour l'accès aux équipements publics situés dans le secteur (lycée, collège, équipements sportifs).

Cette opération, qui nécessite la réalisation d'un ouvrage sous les deux voies existantes de la ligne Paris-Bordeaux et sous une voie nouvelle de la LGV Tours-Bordeaux (l'autre voie étant, au droit de la rue Rabaneau, posée sur un « saut-de-mouton »), a été étudiée par RFF et estimée, au stade d'une étude préliminaire, à environ 5,7 M€HT en valeur novembre 2011.

Les Parties ont pris la décision de différer la réalisation de cet ouvrage et s'accordent pour que les mesures conservatoires soient prises en compte.

Dans l'attente de cette opération, COSEA réalisera un cheminement pour cycles et piétons le long des voies ferrées afin de garantir une liaison douce entre la rue Rabaneau et la rue Léon Blum.

Le montant de ce projet est estimé à 0,15 M€HT et sera pris en charge par COSEA.

4.5 Réserve urbaine pour la création d'une halte ferroviaire sur les voies Bordeaux Nantes au droit de la rue Victor Hugo

Dans le cadre des études stratégiques relatives à la desserte TER sur la ligne Bordeaux Nantes, un repositionnement de la halte TER de Lagrave dans un secteur plus central de la Commune, en amont du pont de la rue Victor Hugo, est envisagé. Dans ce cadre, le Conseil régional a engagé une étude de localisation des arrêts entre Cenon et Cubzac-les-Ponts sur la ligne Bordeaux-Nantes qui aborde la demande de la commune.

Un tel projet peut interférer avec les aménagements prévus dans le cadre :

- ✦ des protections phoniques prévues le long de la ligne Bordeaux Nantes et sur l'ensemble du raccordement Sud-Est, de part et d'autre des voies et sur la totalité de la Commune,
- ✦ du projet ultérieur de RFF de modification de la géométrie des voies de ce raccordement, ainsi que du projet de rétablissement des voiries communales impactées par le chantier ferroviaire notamment la rue Victor Hugo et la rue de la commanderie des templiers.

L'implantation des protections phoniques tiendra compte des éventuelles mesures conservatoires permettant une réalisation ultérieure d'un tel projet.

La CUB réalisera, dans le cadre des contrats de co-développement avec la Commune, une étude d'aménagement urbain destinée à garantir la compatibilité et complémentarité des différents aménagements.

RFF s'engage par ailleurs à lancer dans le cadre de l'étude de la nouvelle halte les études de rétablissement des voiries et réseaux impactés par ce projet et par le raccordement Sud Est. Il est convenu que les aménagements correspondants seront réalisés, selon le phasage retenu à l'issue de ces études, concomitamment aux travaux ferroviaires par application des dispositions de l'article 2 de la convention de financement de la LGV SEA. LISEA et COSEA n'ayant pas vocation à y participer.

4.6 Itinéraire routier empruntant le passage à niveau Barbère

Le passage à niveau situé au croisement de la rue Barbère et des voies ferrées de la ligne Bordeaux-Nantes n'accueille actuellement qu'un trafic routier de proximité ; il dessert un important centre de déficients visuels accédant pour une partie d'entre eux à l'établissement à pied.

L'ensemble des Parties convient qu'une modification substantielle du trafic routier sur ce secteur ou encore du trafic ferroviaire nécessitera au préalable une étude sur la sécurité de ce passage à

niveau. Dans ce cadre, COSEA s'est engagé à ne pas proposer d'itinéraire routier alternatif par ce secteur durant la phase chantier.

RFF a engagé en relation étroite avec la Commune et le gestionnaire de la voirie les études visant la détermination des aménagements d'amélioration de la sécurité des usagers de ce passage. Les résultats de l'étude seront présentés à l'occasion d'un prochain comité de pilotage.

Les études et travaux ferroviaires seront réalisés concomitamment au chantier LGV Tours-Bordeaux de la commune d'Ambarès-et-Lagrave selon les financements de droit commun.

4.7 Eco-quartier des Érables

Le quartier des Érables fait l'objet d'une opération de rénovation urbaine, conduisant à la création d'un éco-quartier, en cours de construction.

Les enjeux environnementaux de cet éco-quartier s'inscrivent dans le cadre des projets pilotes du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) au titre des ambiances sonores et traitement acoustique en milieu urbain. Il a été présenté lors des 6èmes assises de l'Environnement Sonore au Conseil Économique et Social le 15 décembre 2010.

Les protections acoustiques ont été dimensionnées par RFF et COSEA dans l'objectif de respecter les seuils de contribution sonore ferroviaire de 60 dB(A) de jour et 55dB(A) de nuit en façade des habitations fixés par la réglementation pour les projets de ligne nouvelle en ambiance sonore modérée.

Dans le cadre de la définition des dispositions de nature à créer des zones calmes et de Haute Qualité Sonore sur l'éco-quartier (objectif cible de diminution de 5 dB(A) jour et de 10 dB(A) nuit), RFF a engagé, en cohérence avec le planning d'études et de travaux du chantier, une concertation avec les aménageurs de l'éco-quartier afin de définir les conditions techniques et les modalités de financement des éventuels renforcements ou extensions de ces protections.

Les projets ont été mis en cohérence avec l'installation des protections acoustiques prévues par le projet LGV Tours-Bordeaux le long des voies ferrées. Il a ainsi été mis en évidence l'intérêt d'un rehaussement des protections à installer par COSEA le long de la ligne classique Paris-Bordeaux de 5m à 5,5m sur 310ml pour un montant global de 0,2 M€ HT, pris intégralement en charge par COSEA.

Ces protections seront mises en œuvre par COSEA au plus tôt dans le déroulement de son chantier, en concertation avec le Comité de Pilotage.

Le choix des matériaux, les modalités de mise en œuvre et d'entretien des protections au droit de l'éco-quartier, qu'il s'agisse de merlons ou d'écrans, retiennent les principes arrêtés par la maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère de l'éco-quartier dès lors qu'ils sont compatibles avec les contraintes et servitudes ferroviaires.

Le principe prévu pour les dispositions de protection acoustiques, sous réserve du respect des servitudes du domaine ferroviaire, est que le versant en visibilité de l'éco-quartier, ou du domaine public en général, sera entretenu par la Commune et pour son autre versant par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

4.8 Passage souterrain public dit « Pont du Tango »

Le passage souterrain piétons/cyclistes existant sous les voies et quais de la halte de La Gorp, doit voir sa structure renforcée pour supporter les nouveaux aménagements de la halte (quais et murs) et les appareils de voies de la LGV Tours-Bordeaux.

L'aménagement définitif de la halte et des voiries et trottoirs environnants prévoit le maintien et l'amélioration qualitative de la double fonction de ce passage liaison urbaine et circuit de communication entre les quais de la halte. Celui-ci sera donc conforté et éclairé.

En complément de ce passage, l'aménagement de la halte dans le cadre du projet LGV Tours-Bordeaux inclut la création d'escaliers et ascenseur entre les quais et le parvis du nouveau pont René Coty créant ainsi un deuxième cheminement spécifiquement adapté aux personnes à mobilité réduite.

Ces travaux sont pris en charge par RFF.

4.9 Quartiers du Chêne Vert et Michaëlis

La CUB réalisera, dans le cadre du contrat de co-développement 2012-2014 avec la Commune, une étude de programmation urbaine destinée à optimiser les différents aménagements envisagés sur le secteur.

Dans le cadre des remises en état des voiries de ces quartiers suite à la réalisation des travaux de la LGV Tours-Bordeaux ou de remaniement de réseaux liés à cette dernière, une concertation est conduite avec les services de la CUB pour déterminer les dispositions définitives à retenir pour ces réfections.

Cette concertation permettra de préciser les modalités :

- ✦ de mise en impasse de la rue du Chêne vert avec raquette de retournement,
- ✦ d'accès piéton et cycliste depuis cette rue et la rue A. De Musset vers la voirie rétablie de l'ancienne RD 1010,
- ✦ de rétablissement du carrefour Canterane/A. De Musset/RD 1010 tout en assurant la sécurité de l'accès au Centre Régional A. PEYRELONGUE pour les déficients visuels.

Afin de permettre la circulation liée aux travaux LGV Tours-Bordeaux et de garantir la bonne desserte du quartier, la rue de Canterane sera réaménagée sur sa longueur (430 m) selon un profil en travers de 12 m d'emprise conformément au plan d'alignement étudié et aux normes communautaires. Cette voie sera éclairée.

La rue A. De Musset sera remise en état et recalibrée avec une chaussée de 6 m de largeur.

Dans le cas où la CUB retiendrait le principe d'élargissement de certaines voiries ou trottoir, la CUB se concertera avec COSEA pour conduire de façon coordonnée, chacun pour ce qui le concerne, les procédures d'extension du domaine public et de réalisation des travaux dans une perspective de mutualisation des procédures et études comme d'optimisation des travaux et des conditions de circulation, dans un souci de moindre gêne pour le chantier de LGV Tours-Bordeaux et les riverains.

L'ensemble des aménagements est intégralement pris en charge par COSEA au titre des rétablissements de voiries impactées par le projet LGV Tours-Bordeaux.

4.10 Rétablissement de la RD1010

La ligne LGV doit franchir la RD 1010 entre la rue Canterane et la rue Roger Salengro. Ce tronçon de voie est toujours en gestion Départementale, mais a vocation à intégrer le réseau de voiries communautaires.

Afin de ne pas interrompre la circulation automobile pendant les travaux, COSEA reconstruira une nouvelle voirie, parallèle à ce tronçon, quelques mètres à l'ouest, et basculera la circulation le moment venu de la RD 1010 vers cette nouvelle voirie.

Dans ces conditions, les modalités de rétablissement de cette voirie seront examinées entre COSEA et la CUB. Le profil en travers, les structures de chaussées et l'éclairage public ont été précisés.

La réalisation et le financement de ce rétablissement est intégralement à la charge de COSEA au titre des rétablissements de voiries impactées par le projet LGV Tours-Bordeaux.

4.11 Déplacement de la façade de la Poste

Rue de la Gare, RFF a procédé à l'acquisition de l'ancien relais de Poste. Compte tenu de la valeur patrimoniale de la façade de cet établissement, COSEA s'est engagé à reconstruire cette façade en extrémité de la rue de la Gare.

Le montant de l'opération est estimé à 0,37 M€HT, intégralement pris en charge par COSEA.

4.12 Ecrans Acoustiques, Murs et Merlons, clôtures, implantations et gestions ultérieures

La réalisation de la LGV Tours-Bordeaux s'accompagne de la réalisation d'un linéaire important de murs, d'écrans acoustiques, de merlons ou clôtures afin de minimiser les gênes sonores induites par les circulations ferroviaires tout en délimitant les emprises des trois axes présents sur la Commune (Paris Bordeaux, Bordeaux Nantes et la LGV Tours-Bordeaux).

L'implantation et l'architecture des «faces vues» depuis les zones urbaines et notamment celles en interface avec le domaine public communal (par exemple murs du pôle multimodal de la Gorp, pont et parvis René Coty) feront l'objet d'une mise au point avec les services en charge de l'architecture et de la gestion des espaces public de la Commune et de la CUB.

Les merlons et protections acoustiques, détaillés dans le dossier des engagements de l'Etat, sont à charge de RFF ou LISEA/COSEA et sont a priori implantés dans les emprises ferroviaires. Ils sont conçus pour respecter les conditions réglementaires visant à limiter le bruit des infrastructures ou limiter le risque de pénétration de personnes non habilitées dans les emprises ferroviaires ainsi que les exigences en termes d'accès pour les secours et la maintenance.

Des protocoles particuliers à chacune des zones définiront les modalités techniques et financières d'entretien avec les différents acteurs concernés : Commune, CUB, RFF, LISEA/COSEA, autres aménageurs et propriétaires privés.

Ces protocoles définiront notamment les divers accords entre services pour :

- ✦ les limites précises de propriété de ces ouvrages (notamment dans le cas de merlons),
- ✦ la maintenance des murs, merlons ou clôtures,
- ✦ les accès pour l'entretien, le service ainsi que les règles de gestion des portails portillons et voies d'accès ou entretien,
- ✦ les conditions à respecter pour la réalisation et l'entretien périodique des éventuelles plantations (face visible des merlons, murs végétalisés, plantations d'arbre de hautes tiges aux abords de ces équipements),
- ✦ les coordinations retenues en matière de sûreté et sécurité (des personnels intervenant comme de sécurité publique).

4.13 Plannings de réalisation

Au stade d'élaboration du présent protocole et de l'avancement des études APD (avant projet détaillé) et EXE (études d'exécution) du projet de LGV Tours-Bordeaux, COSEA, en accord avec RFF remettra un macro-planning repérant les différents ouvrages du raccordement, les déviations de réseaux, et les différents travaux de la Commune ou de la CUB en interface. Celui-ci fera l'objet d'une présentation lors d'un Comité de Pilotage.

Les plannings détaillés seront fournis ultérieurement, au moins trois mois avant le démarrage de chaque ouvrage, et viendront consolider le macro-planning remis à jour à ces occasions. Une présentation de ce macro-planning mis à jour sera effectuée à l'occasion de chaque comité technique bimestriel.

Article 5 : Préparation et déroulement des travaux

5.1 Schéma général d'organisation

A l'échelle communale, COSEA établit et présente un schéma général de l'organisation du chantier de la LGV Tours-Bordeaux qui explicite :

- ✦ le calendrier général et le phasage éventuel du chantier en sections fonctionnelles ;
- ✦ les principes généraux d'approvisionnement des sites de travaux (granulats, fournitures ; équipements) privilégiant le mode ferroviaire et les emprises propres aux chantiers ;
- ✦ l'implantation des accès aux emprises de chantiers, des bases et sites logistiques structurants ;
- ✦ les chantiers relevant de tiers identifiés comme devant être coordonnés notamment les gestionnaires de réseaux enterrés (eaux sous pression, gaz, télécom, assainissement, alimentation électrique, éclairage public, etc.) ;
- ✦ les contraintes prises en considération pour la coordination avec d'autres maîtres d'ouvrages notamment celles pouvant influencer sur les itinéraires des riverains ou d'approvisionnement ou encore sur les emprises de chantier.

Celui-ci sera présenté en Comité de pilotage.

Ce schéma est mis à jour en tant que de besoin pour toute évolution significative de ses dispositions générales.

5.2 Information sur les chantiers et mesures d'accompagnement de ces derniers

Les services de la CUB et de la Commune échangent avec LISEA/COSEA à propos des impacts sur la vie locale et, s'il y a lieu, sur les mesures correctives envisagées pour ce qui concerne notamment :

- ✦ les nuisances du chantier (bruit, poussière, circulations, etc.),
- ✦ les circulations induites hors emprise pour les accès et approvisionnements,
- ✦ les modifications provisoires et définitives des voies de circulation et les mesures d'exploitation et de police requises, ainsi que les modalités administratives, techniques et financières de gestion ultérieure des ouvrages restitués, y compris après la période de la concession,
- ✦ les besoins spécifiques d'installation de chantier provisoire (bases logistiques, dépôts, bases vie),
- ✦ les modalités de constat d'état des lieux et de remise en état par COSEA des voiries et ouvrages publics utilisés pour les besoins du chantier,

▲ la gestion des aléas et des risques associés.

Le suivi de ces mesures correctives est présenté au Comité de Pilotage qui fait valoir ses observations et suggestions.

Un partage d'informations en vue de la limitation des impacts et de l'optimisation du déroulement des chantiers sera organisé, à l'initiative de la CUB et COSEA, avec les principaux maîtres d'ouvrages intervenant sur le territoire. Ce partage d'informations sous forme de réunions de travail ou mise à dispositions de documents a pour objectif de dégager toutes les synergies potentielles en termes de coordination des chantiers.

Notamment cette coordination portera sur la gestion des itinéraires principaux de circulations routières (vie quotidienne comme chantiers) et la préservation des voiries, sur la gestion des enjeux environnementaux (hydraulique notamment), et des matériaux de remblais ou déblais ainsi que sur l'ensemble des impacts sur l'activité économique et sociale de la Commune.

Le schéma est mis à jour de façon continue à chaque évolution, et l'information correspondante est assurée dans les meilleurs délais de prévenance possibles de même que toute survenance d'aléa susceptible d'affecter sensiblement l'environnement du chantier de LGV Tours-Bordeaux.

5.3 Dispositifs de coordination et d'information des services de la CUB et de la commune sur les chantiers élémentaires et les avancements prévisionnels

Pour permettre aux services instructeurs de la CUB ou de la Commune de préparer leurs avis ou d'apporter les informations utiles aux élus dans des délais les plus pertinents, il est convenu par les Parties la mise en place d'un groupe de travail sur le partage d'informations géographiques issues du SIG (Système d'Information Géographique) de COSEA.

COSEA organise des réunions techniques bimestrielles d'information et de coordination comme visé au paragraphe 1.2 qui feront l'objet de comptes rendus et de plans d'action. Le Comité de Pilotage est informé régulièrement du bilan de ces réunions.

Dans le cadre du partage d'expérience avec la CUB, COSEA a désigné en septembre 2011 un « médiateur chantier » relais de l'organisation et du déroulement des chantiers auprès de la population. Conformément au chapitre 4.13, une présentation des chantiers des différents partenaires et leurs incidences sur les services urbains sera réalisée au cours des réunions bimestrielles.

Les Parties conviendront des organisations permanentes à mettre en place pour centraliser les informations à restituer tant aux intervenant techniques qu'aux services d'informations.

Article 6 : Information et communication

6.1 Dispositions relatives à la communication vis-à-vis des riverains

En concertation avec COSEA, LISEA met en place un plan de communication pour les besoins du chantier de la LGV Tours-Bordeaux sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave, tant à destination du grand public que vis-à-vis des élus et acteurs locaux. Ce plan de communication fera l'objet d'un dossier qui sera présenté à la Commune et à la CUB et sera actualisé suivant les besoins.

Dans le cadre des moyens d'information et de communication mis en place pour le projet LGV Tours-Bordeaux, les enjeux liés à la complexité spécifique du chantier et de ses impacts sur les réseaux urbains, feront l'objet de dispositions particulières sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave.

Ainsi, LISEA devra fournir les éléments de communication nécessaires aux différents médias ou sites d'information de la CUB et de la Commune afin de pouvoir informer le plus grand nombre de riverains.

Dans le cas où une action de communication nécessiterait de mobiliser les moyens de la Commune, une convention financière sera établie avec LISEA et/ou RFF précisant les modalités de participation aux frais ainsi engagés.

En concertation avec COSEA et la Commune, LISEA organise de façon régulière et en fonction de l'actualité du chantier des réunions ouvertes au public et aux associations pour présenter l'avancée des travaux.

En cas de communiqué de presse sur le projet de LGV Tours-Bordeaux, les Parties conviennent d'une information préalable réciproque avec comme objectif de favoriser la compréhension des enjeux techniques et du calendrier de réalisation par les riverains.

6.2 Dispositions permanentes d'information et d'identification des chantiers

LISEA applique la charte de signalisation et d'identification des chantiers permettant aux riverains de reconnaître les travaux liés à la LGV Tours-Bordeaux et d'obtenir les informations nécessaires quant à leur déroulement (notamment présentation de l'ouvrage final, durée de l'intervention, contact chantier).

Les Parties définiront les modalités d'insertion d'encarts dans les publications écrites ou les sites internet de chacune des Parties ainsi que les principes d'affichage et de mise à disposition de plaquettes ou dépliants dans les espaces publics gérés par chacune des Parties.

Cette charte de LISEA fera l'objet d'un dossier qui sera présenté à la Commune et à la CUB.

Dans l'optique de développer l'attractivité autour de cet ambitieux projet d'aménagement et à la demande des collectivités, COSEA mettra en place un programme raisonnable de « vitrines chantiers » permanentes pour permettre aux riverains, et plus largement aux habitants de l'agglomération, de s'approprier le projet de la LGV Tours-Bordeaux.

Ce programme, sous la responsabilité de COSEA, comprendra un belvédère accessible au public, afin d'offrir à la population une vue globale de l'activité du chantier sous réserve de faisabilité afin de pouvoir en assurer l'implantation et la sécurité.

6.3 Communication particulière dans le cadre d'opérations programmées

Certaines phases particulières de chantier sont identifiées comme nécessitant une campagne d'information préalable de la population soit par leur impact immédiat (par exemple démolitions des ouvrages au-dessus des voies durant la nuit) soit de par les modifications des habitudes qu'elles impliqueront (par exemple fermeture temporaire de la rue de La Gorp, mise en service de la nouvelle rue René Coty ou encore de la nouvelle halte de la Gorp après fermeture provisoire de celle existante).

Dans ce cadre, un plan de communication sera présenté par LISEA à l'ensemble des Parties pour être décliné dans les divers médias de communication ou mis à disposition dans les lieux publics de la Commune.

6.4 Organisation de visites de chantier

Lors de la mise en œuvre sur le chantier de techniques particulières ou exceptionnelles, LISEA/COSEA s'attachera à permettre des visites de chantiers pour les élus, les associations, les services et le public.

Article 7 : Accueil et préparation des chantiers

Les Parties s'engagent à poursuivre la réflexion et développer le plan d'actions visant, pour ce qui les concerne et dans la limite de leurs compétences, à préparer et à optimiser, au bénéfice des chantiers, la mobilisation des ressources en matière d'accueil des travailleurs, d'hébergement, de services, de sous-traitance et d'insertion professionnelle.

Cette démarche associe étroitement les différents maîtres d'ouvrage dans la définition des objectifs et l'expression des besoins à satisfaire et s'inscrit en collaboration et cohérence avec les initiatives de l'État en la matière.

Les acteurs publics locaux signataires s'engagent en outre à assister LISEA/COSEA dans ses relations avec les populations locales. Ils rechercheront, dans le respect du contrat de concession et du dossier des engagements de l'État, à faciliter l'intervention du Concessionnaire et du Constructeur afin d'optimiser le déroulement du chantier de sorte qu'il y ait le maximum de retombées positives, notamment pour LISEA et COSEA, pour l'économie locale et le développement des territoires traversés.

Article 8 : Durée du protocole

Chacune des Parties sera libérée de ses obligations au titre du protocole à la date de réalisation de l'ensemble de ses obligations lui incombant au titre du protocole.

Article 9 : Gestion du présent protocole et publicité

Tout signataire du protocole est autorisé à en faire publicité et à mentionner ses principes dans le cadre de son activité.

Article 10 : Annexes

- 1 – Récapitulatif financier
- 2 – Descriptif de la décomposition globale et forfaitaire du pont et du parvis René COTY

* * *

Fait à Ambarès-et-Lagrave, le, en sept (7) exemplaires, chacune des Parties reconnaissant avoir reçu le sien.

Monsieur Michel DELPUECH
Préfet de la Région Aquitaine,
Préfet de la Gironde

Monsieur Alain ROUSSET
Président du Conseil régional
d'Aquitaine,

Monsieur Vincent FELTESSE
Président de la Communauté
Urbaine de Bordeaux

Monsieur Michel HERITIE
Maire de la commune
d'Ambarès-et-Lagrave

Monsieur Bruno de MONVALLIER
Directeur régional Aquitaine
Poitou-Charentes de RFF

Monsieur Hervé TRICOT,
Président de LISEA

Monsieur Xavier NEUSCHWANDER
Administrateur du GIE COSEA

ANNEXE 1 - Récapitulatif financier

Les montants annoncés sont fermes, non-actualisables et non-soumis à la TVA.

	Coût de l'opération	RFF	LISEA / COSEA	CUB	FST	Complément au FST (50% Etat et 50 Région)
Engagement du Protocole	10 420 000 €	2 136 409 €	2 736 409 €	2 639 410 €	523 699 €	2 384 073 €
Pont du Lyonnais				100 %		
Surcoût élargissement Coty	9 700 000 €	2 136 409 €	2 016 409 €	2 639 410 €	523 699 €	2 384 073 €
Pôle échange multimodal de La Gorp	A définir			A définir		
Cheminement Rabaneau	150 000 €		150 000 €			
Etude urbaine Victor Hugo				Etude urbaine : 100%		
PN Barbère (étude)		100 %				
Ecrans acoustiques Eco-quartier des Erables	200 000 €		200 000 €			
Pont du Tango		100 %				
Chêne vert et Michaëlis			Rétab. circulation : 100 %	Etude urbaine : 100%		
Rétablissement RD 1010			100 %			
Protections acoustiques			100 %			
Déplacement façade de la Poste	370 000 €		370 000 €			

ANNEXE 2 – Descriptif de la décomposition globale et forfaitaire du pont et du parvis René COTY

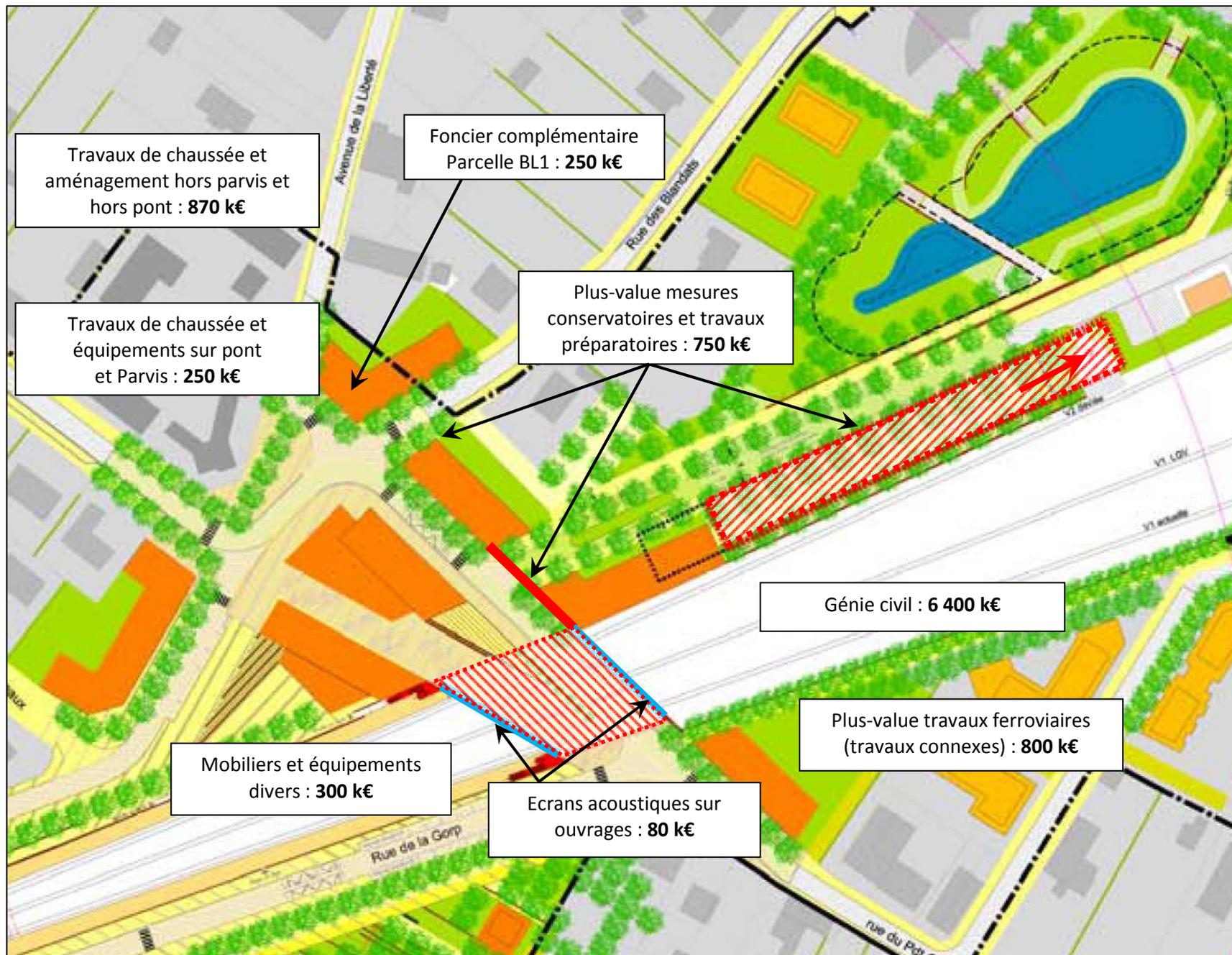
- Annexe 2.1 : Tableau récapitulatif des besoins en financements complémentaires
- Annexe 2.2 : Plan de repérage des prestations détaillées en Annexe 2.1
- Annexe 2.3 : Plan de repérage des limites des prestations de COSEA et RFF
- Annexe 2.4 : Dossier détaillé des aménagements et équipements sur le « pont + parvis »
- Annexe 2.5 : Profils en travers type sur ouvrage routier et hors ouvrage.

Annexe 2.1 : TABLEAU RECAPITULATIF DES BESOINS EN FINANCEMENTS COMPLEMENTAIRES

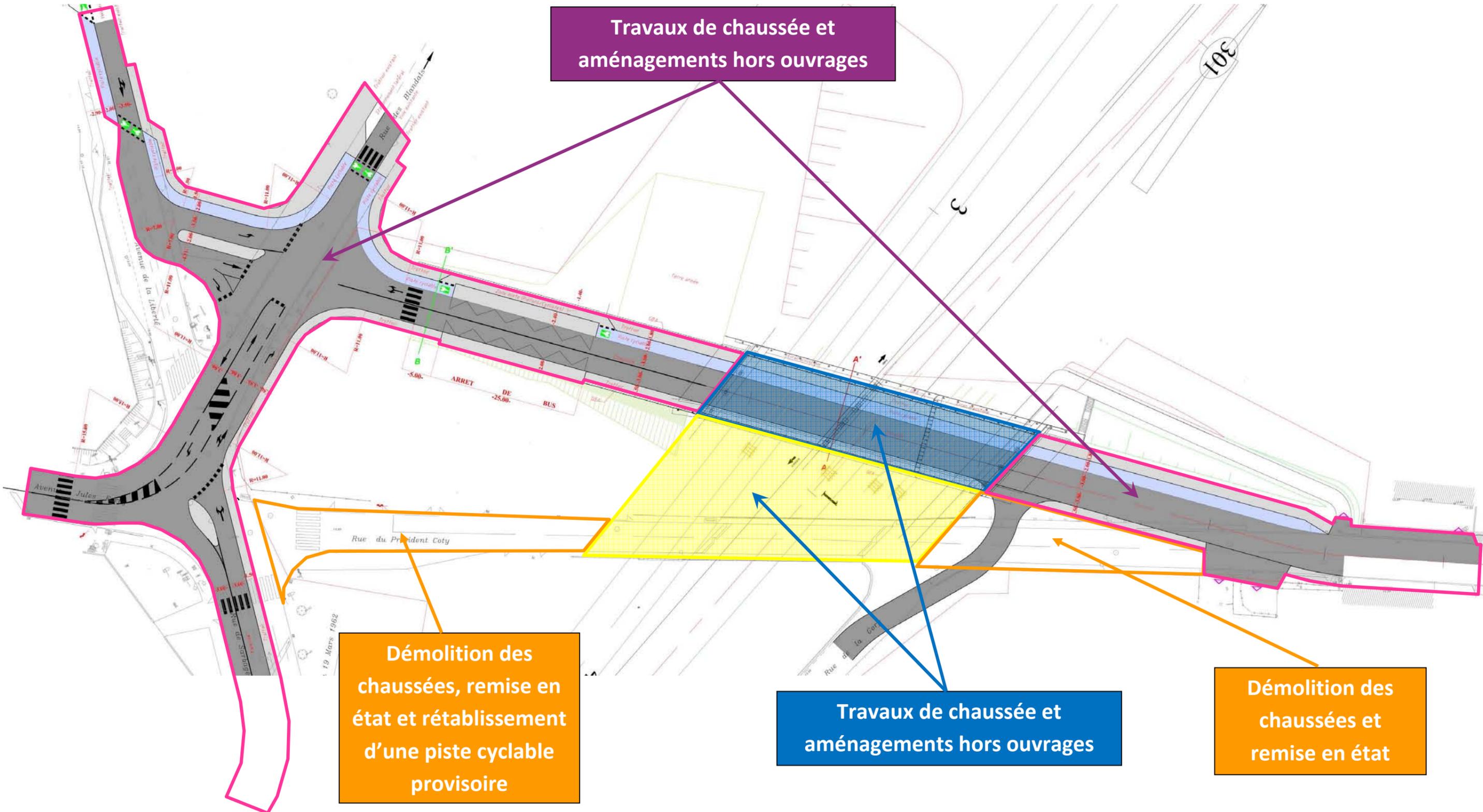
	Besoins Financements Complémentaires (en millions d'€uros)	
	Total surcoût périmètre RFF/COSEA (hors contrat de concession)	Observations
Ouvrages liés à l'élargissement du pont René Coty		
Génie civil	6,400	Ce montant correspond à des travaux réalisés par la SNCF. Ces travaux seront payés directement par RFF à SNCF sur sa quote-part de financement
Plus-value travaux ferroviaires (travaux connexes)	0,800	
Ecrans acoustiques sur ouvrages	0,080	
Plus-value mesures conservatoires et travaux préparatoires	0,750	
Travaux de chaussée et équipements sur « pont + parvis »	0,250	
Travaux de chaussée et aménagements hors « pont + parvis »	0,870	
Foncier complémentaire parcelle B1	0,250	
Mobiliers et équipements divers	0,300	
Total	9,700	Voir détail en Annexe 2.4 : Dossier détaillé des aménagement et équipements sur le pont et le parvis

Annexe 2.2 : PLAN DE REPERAGE DES PRESTATIONS DETAILLEES EN ANNEXE 2.1

Nota : Le trait mixte délimite un périmètre d'analyse urbaine et ne saurait être confondu avec un périmètre d'intervention de travaux



Annexe 2.3 : PLAN DE REPERAGE DES LIMITES DE PRESTATIONS DE COSEA ET RFF





LGV SEA TOURS - BORDEAUX

Mission d'accompagnement architectural pour la mise au point des plans d'exécution des travaux de rétablissement de voirie liés à la construction de la LGV SEA dans le quartier de la Gorp

Etude sur les équipements techniques **Carnet de détails**

Concepteur - Constructeur	Sous-Groupement	Sous-Traitant
	SGA	 

INDICE	DATE	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par	MODIFICATION Commentaire et document de référence
B	05/10/2012	SGN-2PM	VALL	PBOU	Prise en compte des remarques COSEA émises le 03/10/2012
A	01/10/2012	SGN-2PM	VALL	PBOU	Emission du document

Format: **A3** Echelle: . Nom fichier source: SGN_SEA-GORP_AV_P_LANS ET DETAILS_B

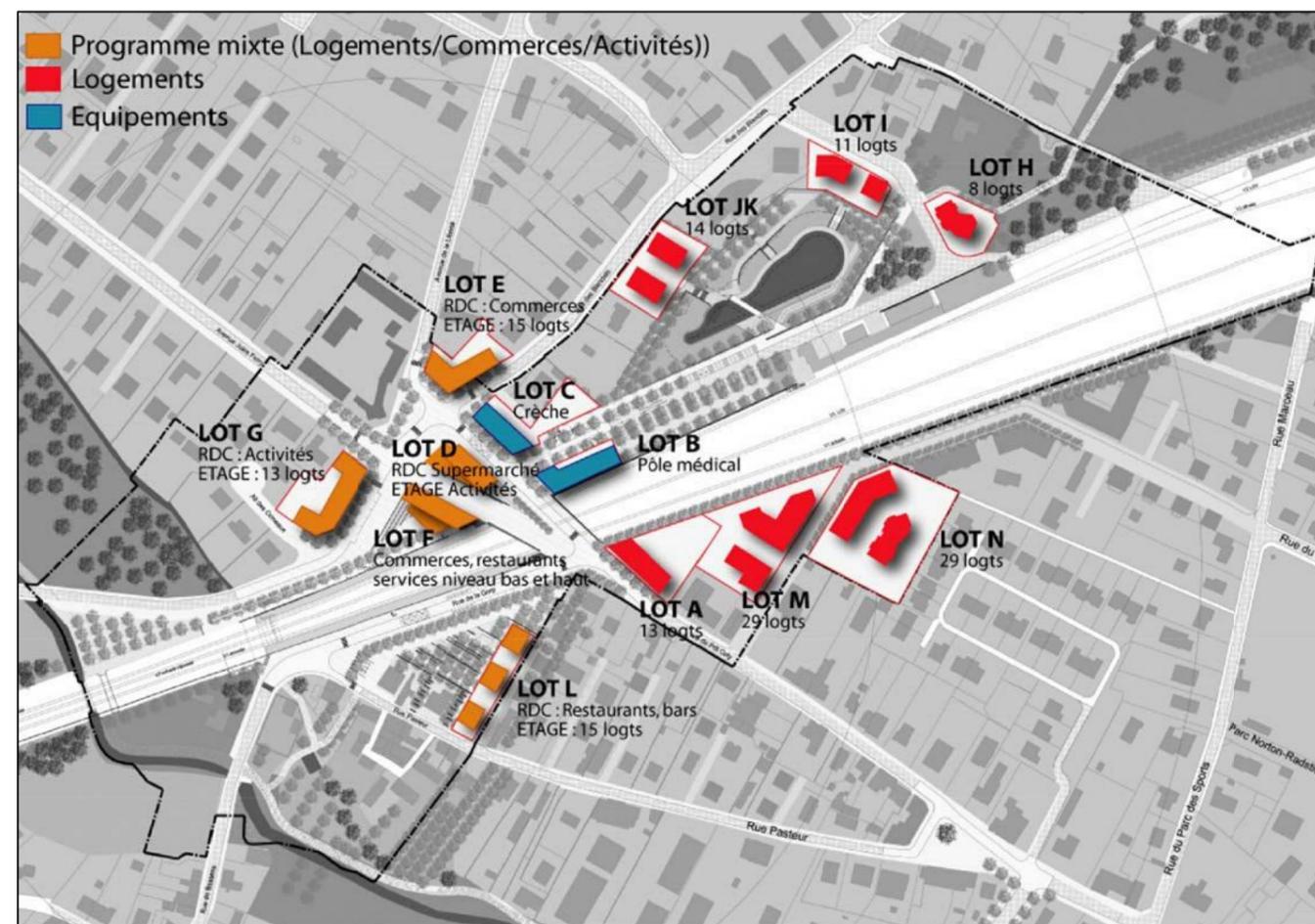
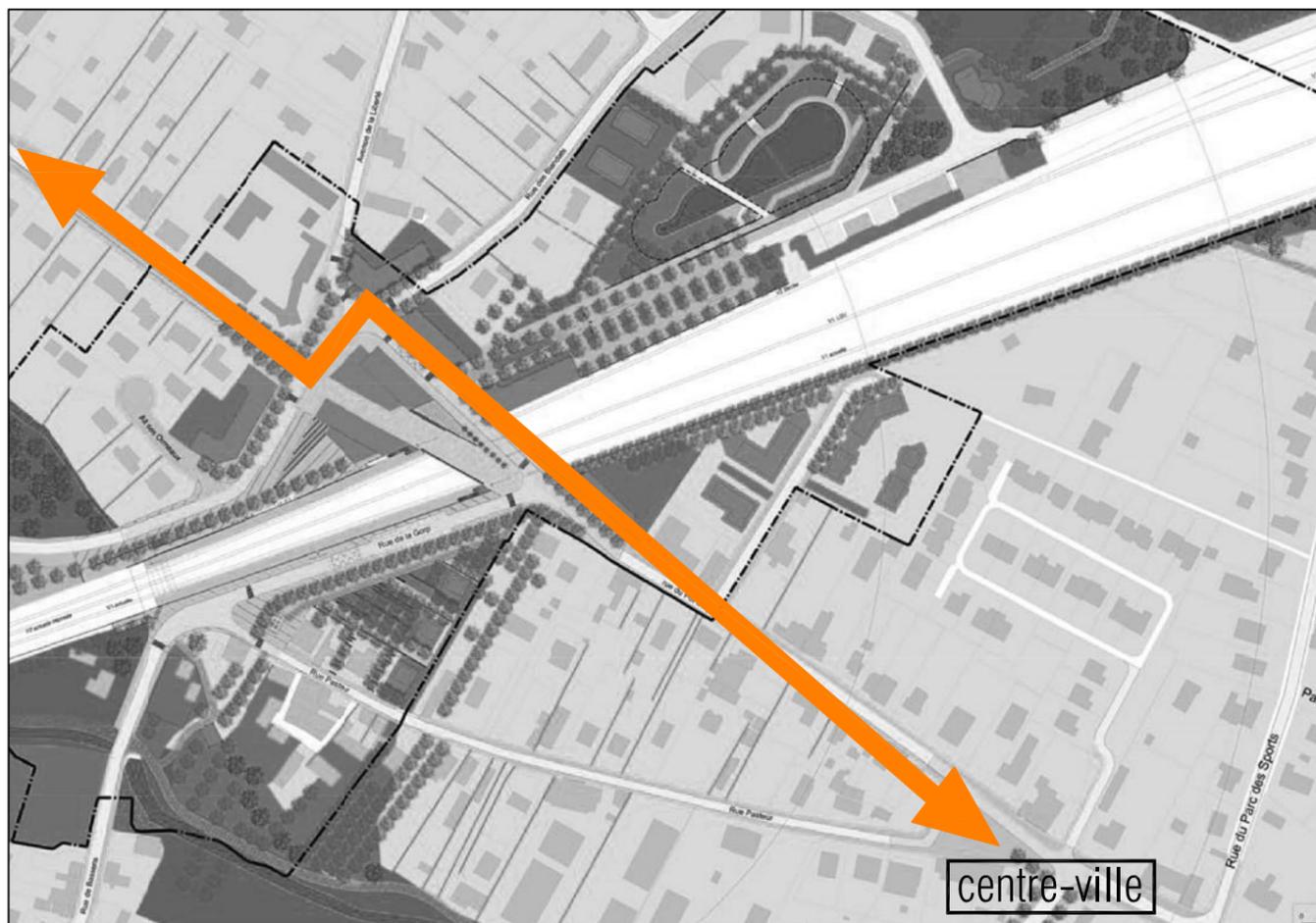
Phase	Métier	Zone	Item	PK	Type Doc.	Emetteur	N° Chrono ou N° de Série	Indice
-------	--------	------	------	----	-----------	----------	--------------------------	--------

Plan d'insertion du parvis

L'ouvrage du quartier de la Gorp se situe au droit d'un quartier pavillonnaire dont la mutation est imminente. Tout en améliorant la desserte de la ville, l'ouvrage va s'intégrer à un nouvel ensemble urbain particulièrement dynamique de part les flux de déplacement qu'il accueillera et son programme de logements et de commerces.

Dans ce contexte, l'articulation du pont routier avec le parvis a fait l'objet d'un travail permettant d'assurer la suture de deux entités.

Les dynamiques perpendiculaires au pont routier traduisent la liaison entre les deux rives et la mise en place d'un séquençage dynamique constituant la trame d'organisation de l'espace urbain.



Un nouvel ensemble urbain

Le traitement de l'ouvrage routier et du parvis devra permettre, en terme de perception, d'obtenir un ensemble urbain cohérent de 1800 mètres carrés environ.

Cette cohérence sera obtenue par l'homogénéité des matériaux sur les deux ouvrages.

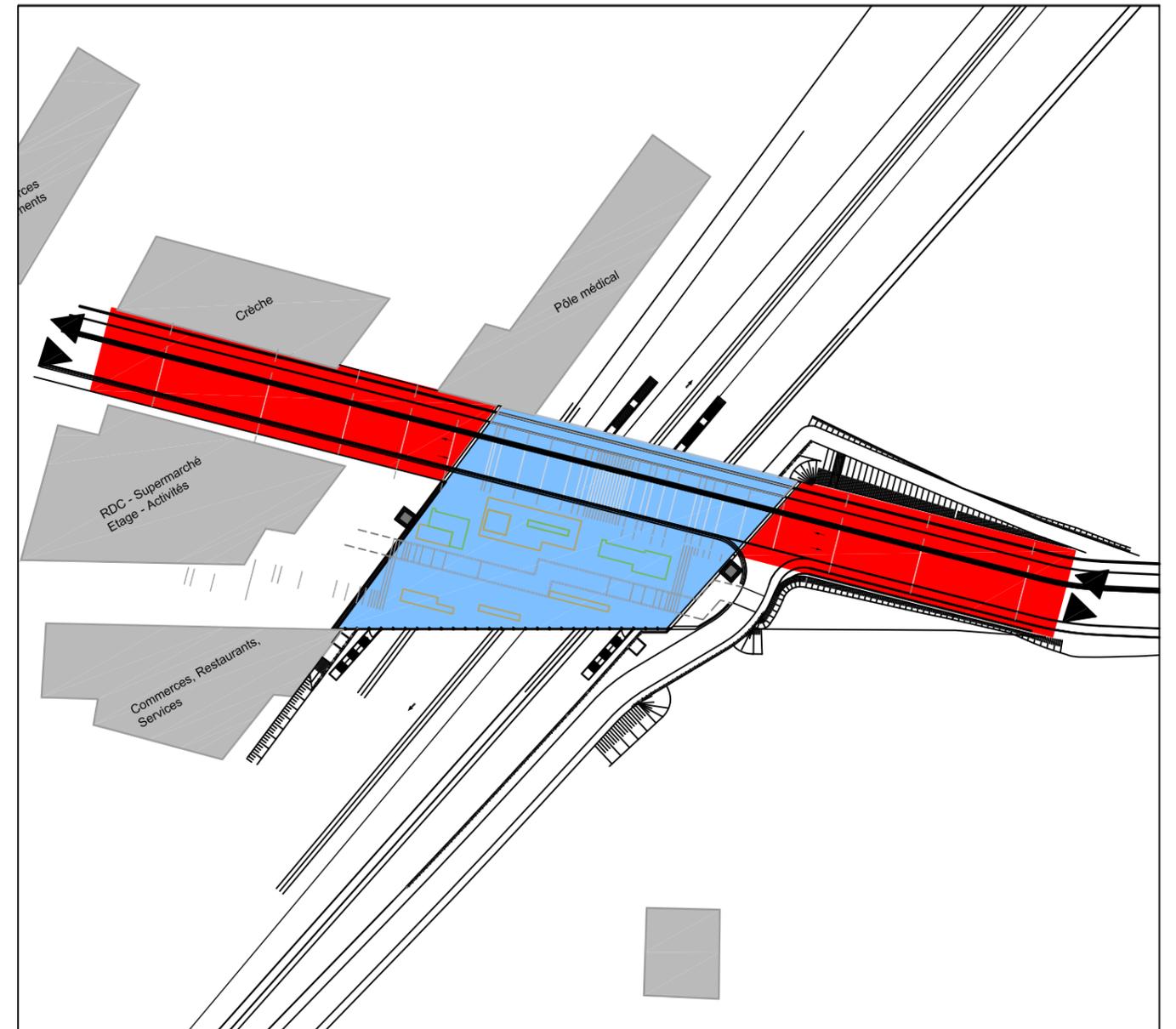
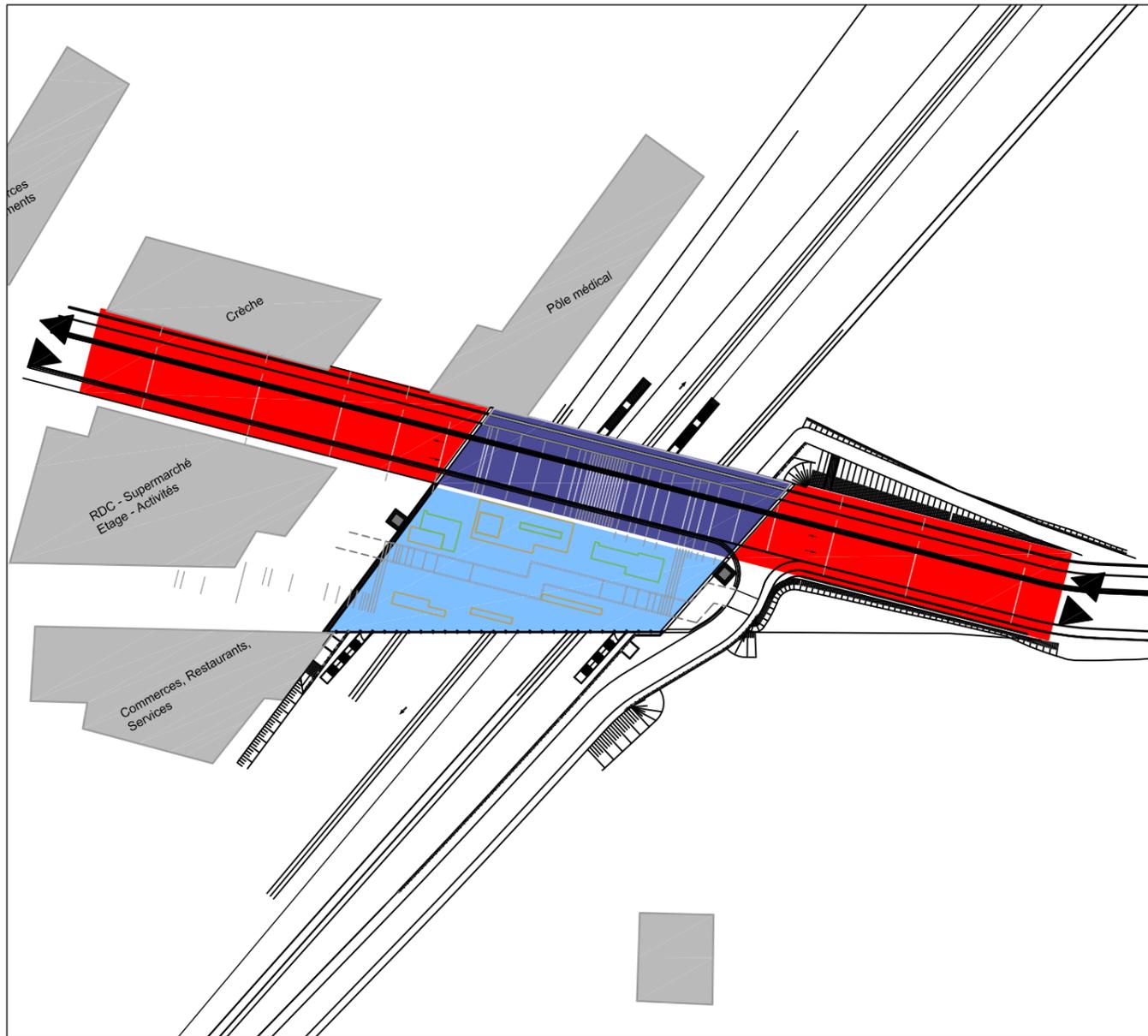
Les matériaux utilisés seront le béton, le métal et le bois. Ces trois matériaux seront implantés de manière à qualifier les espaces et les usages. Leur implantation se prolongera sur le plan vertical des ouvrages de sécurité pour former un ensemble homogène.

 Pont routier / Surface 717 m2

 Parvis / Surface 1037 m2

 Voiries d'accès

 Ouvrages / Surface totale 1754 m2

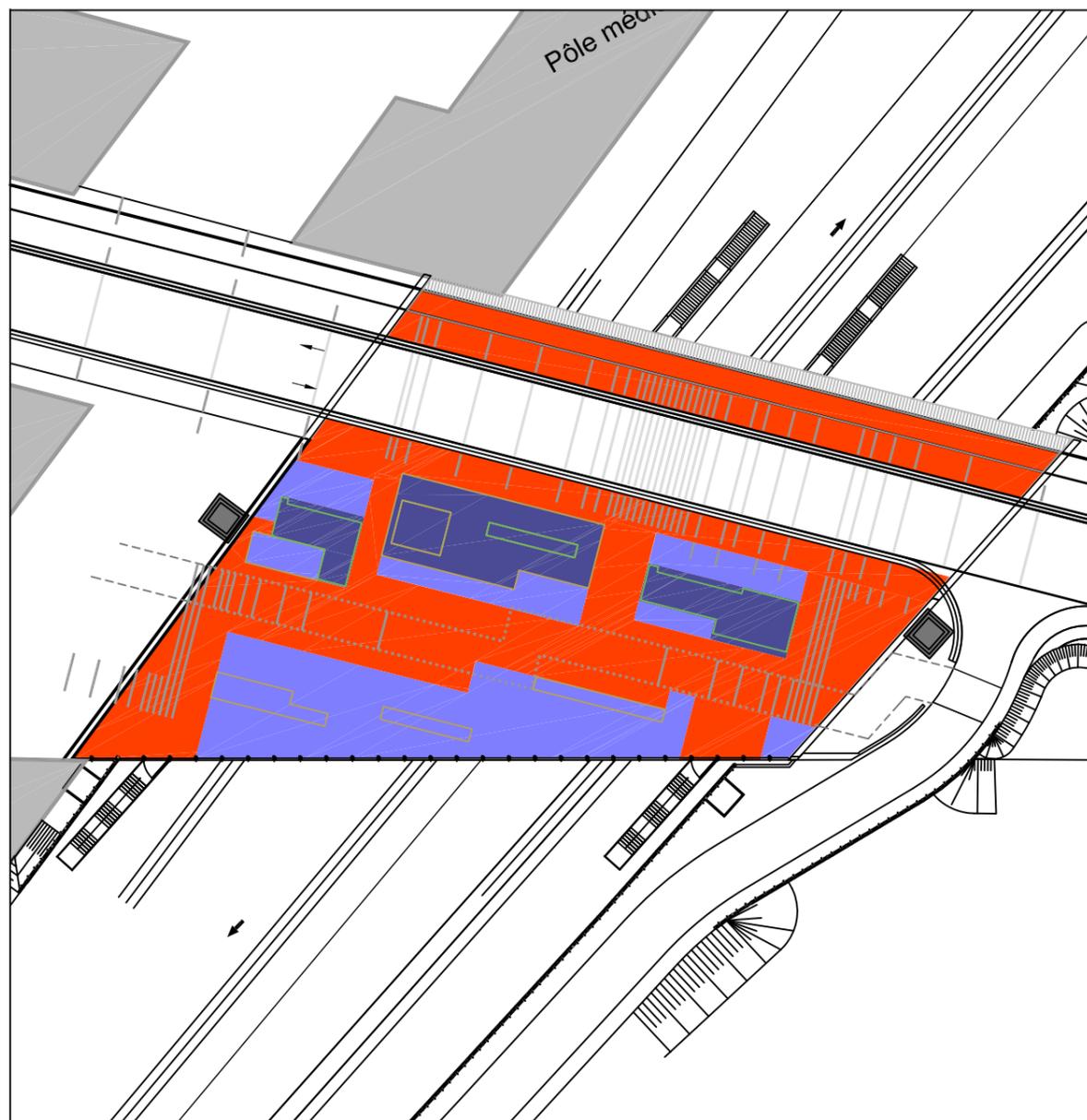


Plan d'aménagement fonctionnel du parvis

Le plan fonctionnel du parvis est organisé selon un triptyque permettant d'identifier clairement les différents usages et donc les différents flux, des plus dynamiques aux plus statiques.

Ainsi, les mobiliers hauts situés en rive du pont routier viennent préserver l'espace public majeur des flux automobiles.

Les revêtements au sol accueillent les flux piétons et cycles avec deux familles de revêtements : le béton accueillant les flux mobiles et le bois formant des sous espaces propices à la pause.



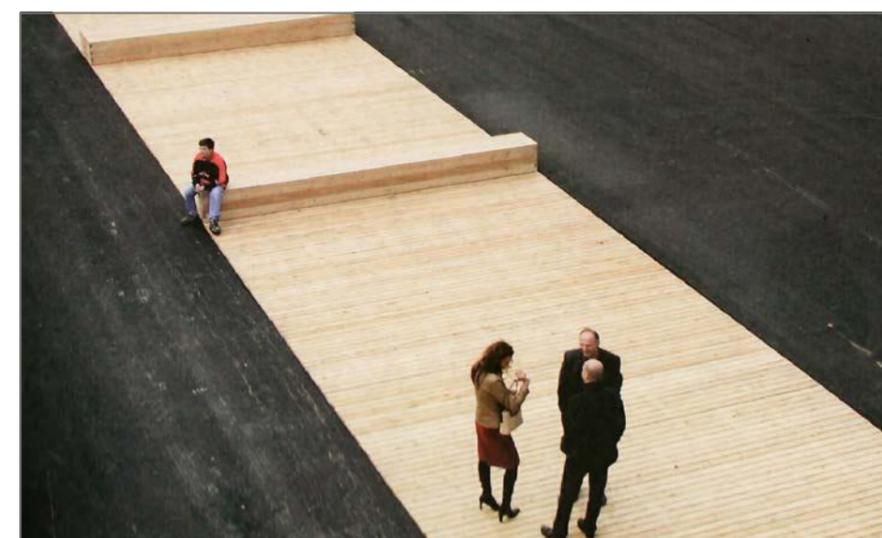
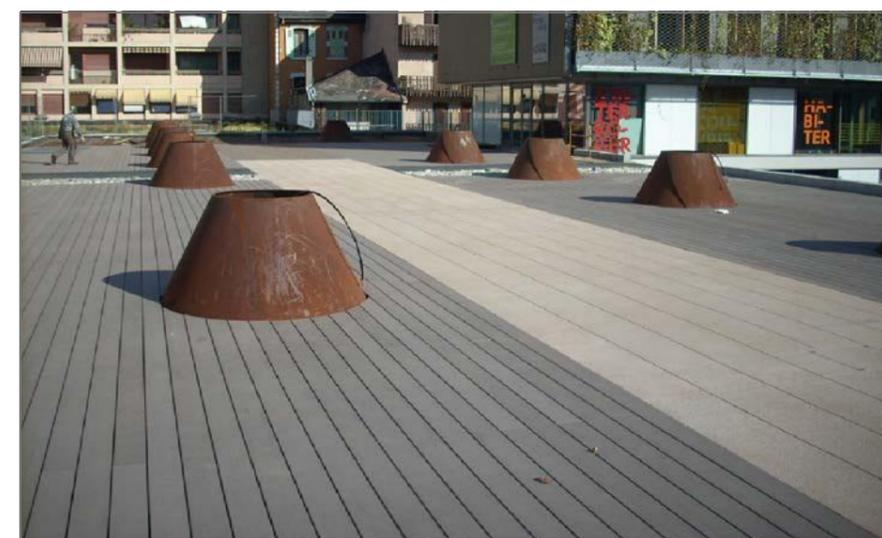
Mobiliers hauts statiques isolant les flux routiers des modes doux du parvis statique



Revêtements au sol accueillant les flux piétons et cycles

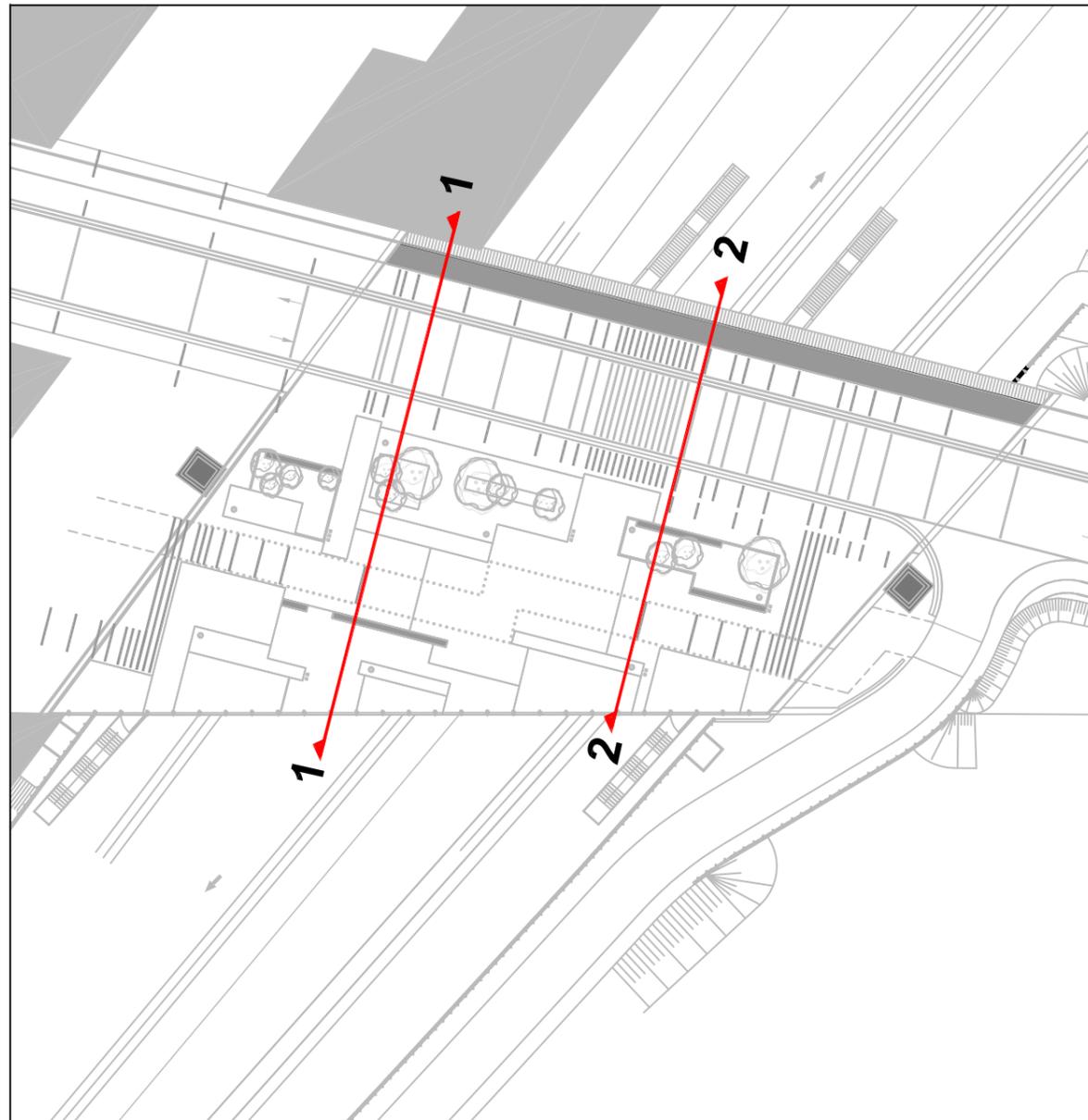


Mobiliers bas statiques créant des espaces de vie en rive de la dynamique des flux du parvis

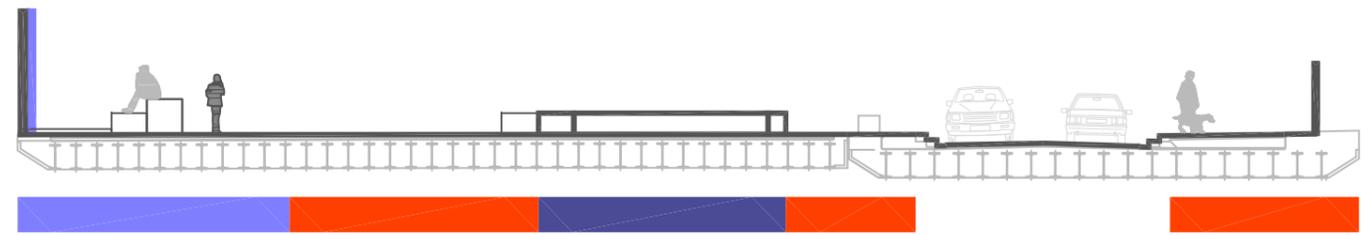


Organisation spatiale

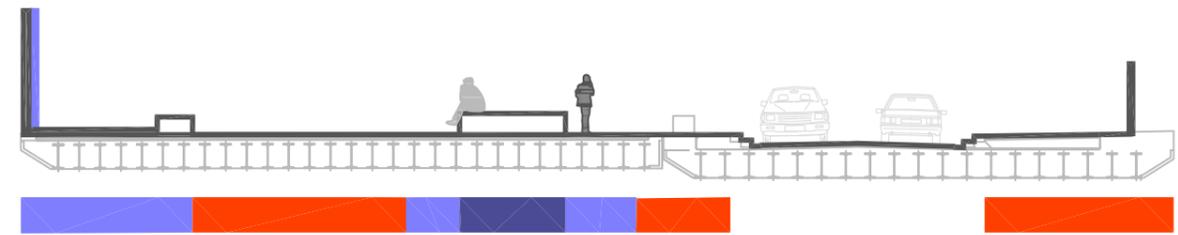
La particularité de ce parvis, au delà de la cohérence des matériaux utilisés sur les deux ouvrages, et de former une entité horizontale modulable en terme d'altimétrie et de volumétrie. Les matériaux épousent les différents volumes plus ou moins extrudés jusqu'à se retourner sur le plan vertical des murs anti-bruit.



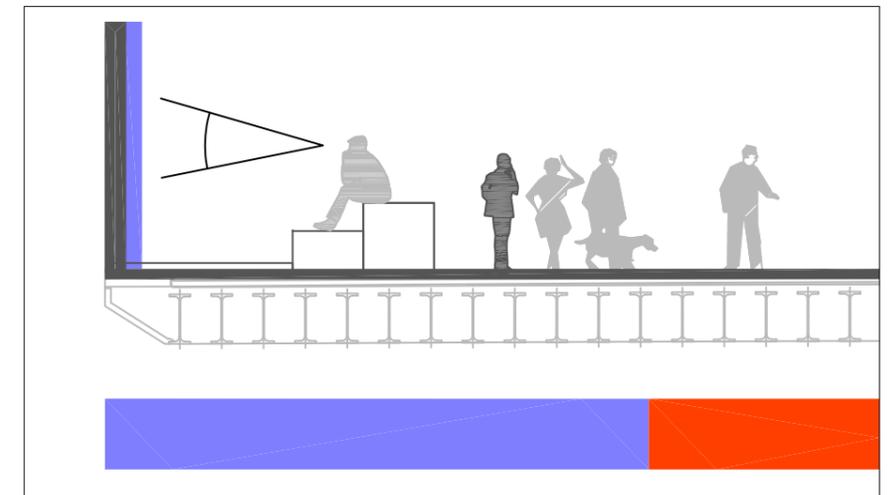
1 // Coupe 1:200



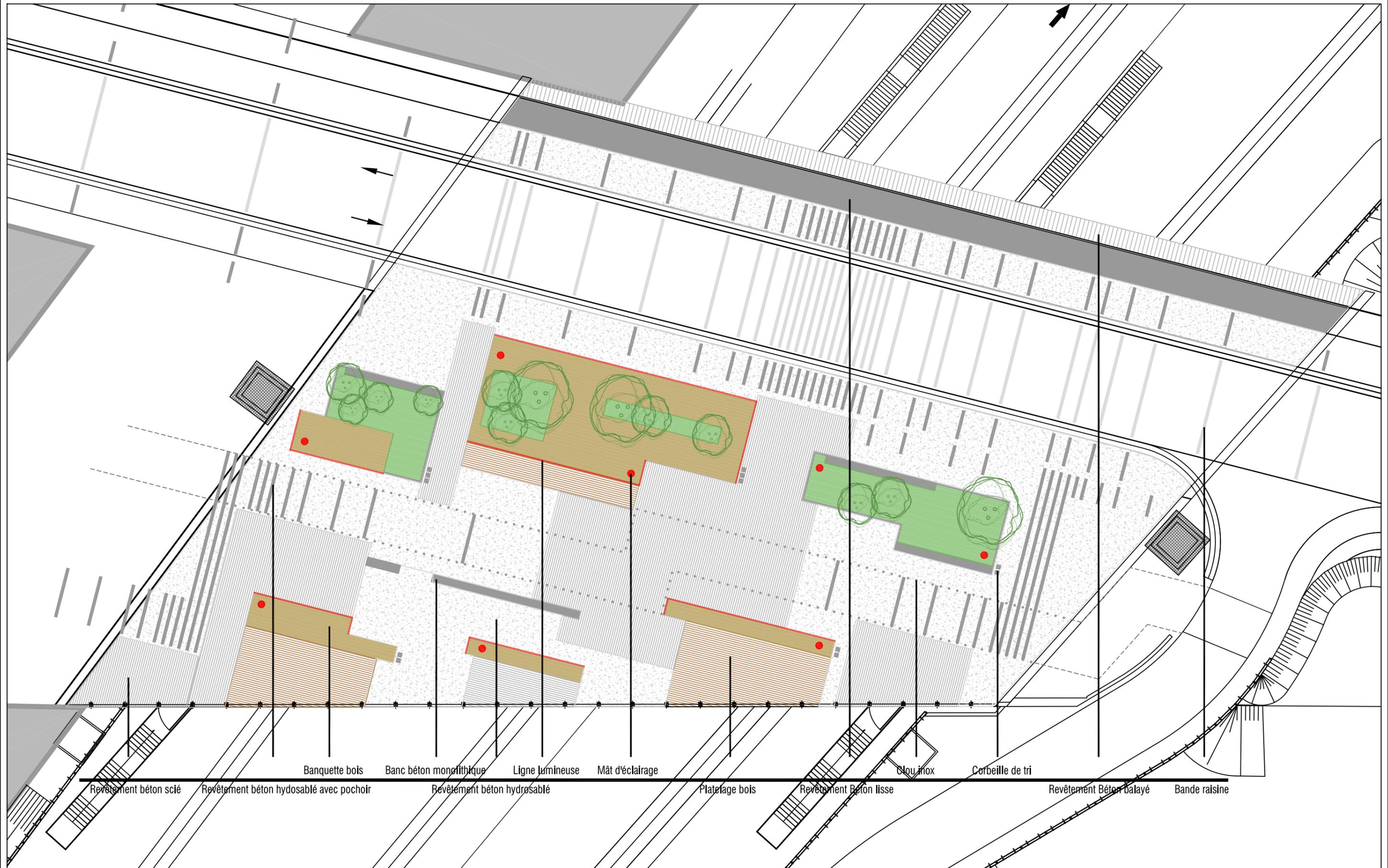
2 // Coupe 1:200



- Mobilier haut statique
- Revêtement et flux
- Mobilier bas statique

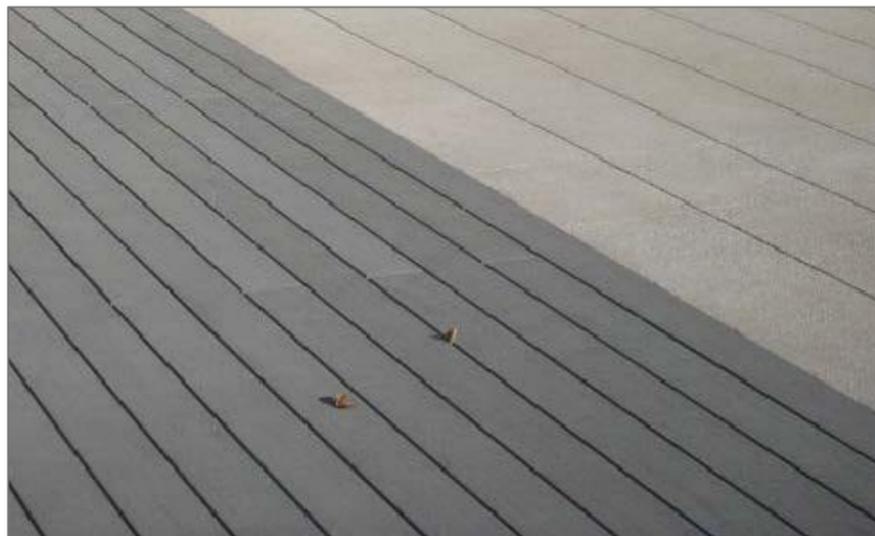


Plan de mobiliers et de revêtement du parvis

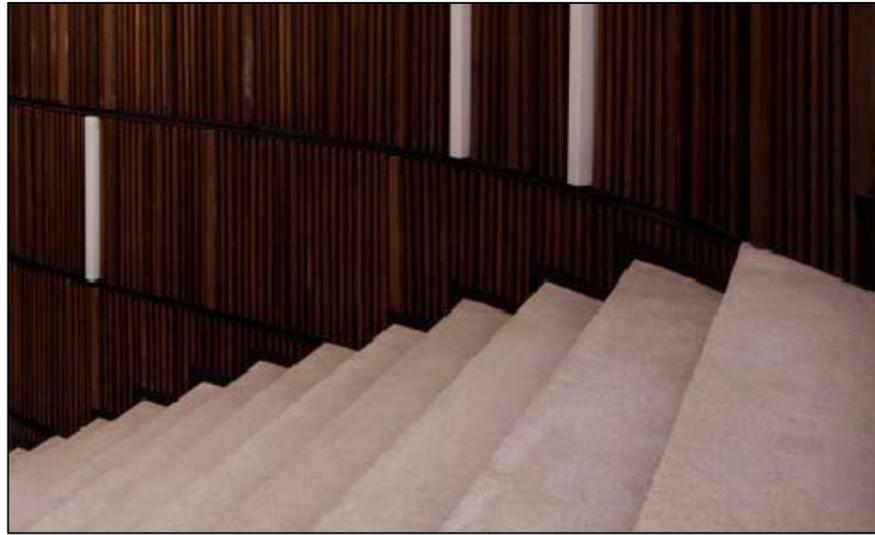


- Revêtement béton scié
- Revêtement béton hydrosablé avec pochoir
- Banquette bois
- Revêtement béton hydrosablé
- Banc béton monolithique
- Ligne lumineuse
- Mât d'éclairage
- Platelage bois
- Revêtement Béton lisse
- Clou inox
- Corbeille de tri
- Revêtement Béton balayé
- Bande raisine

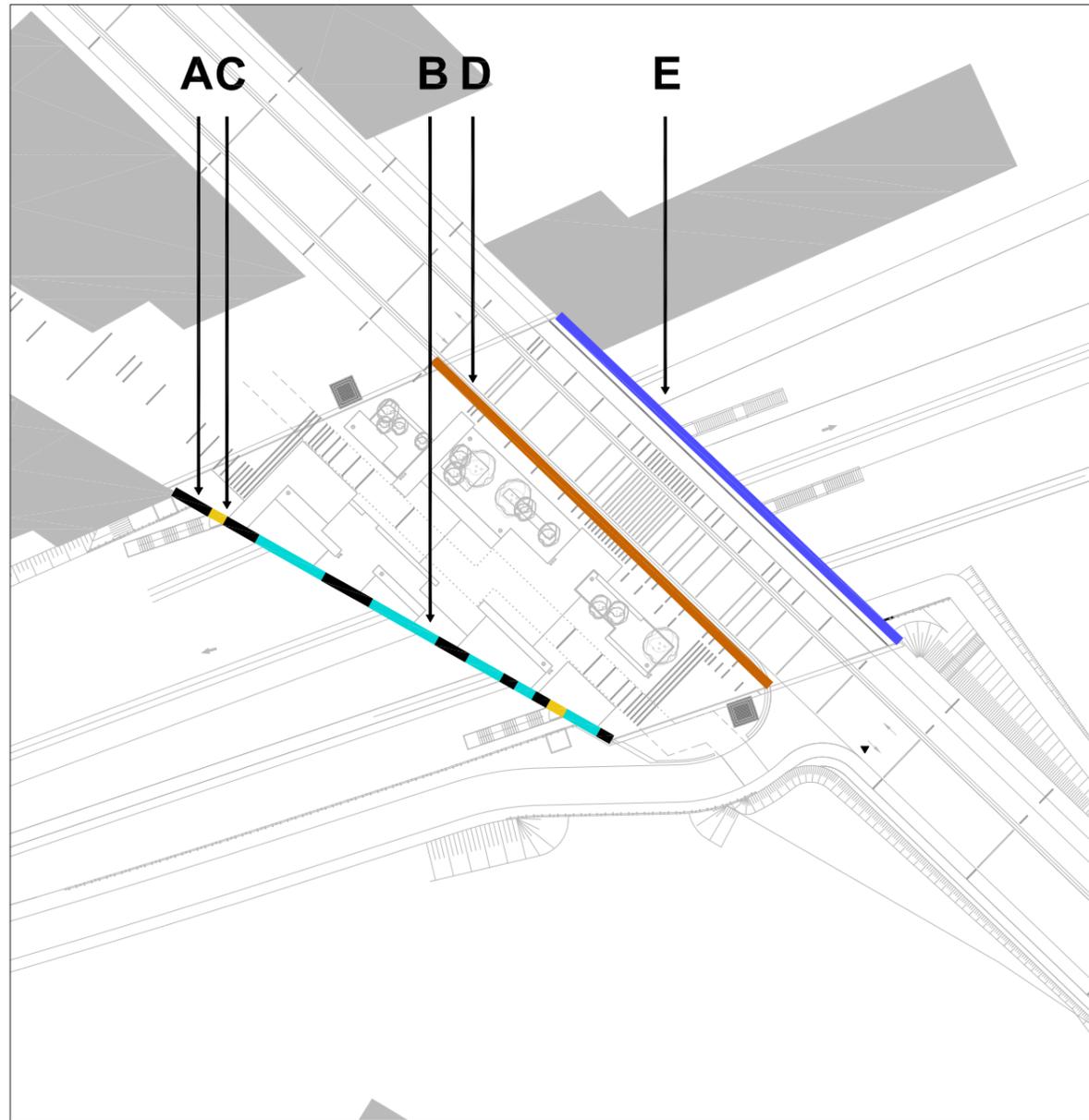
Images références



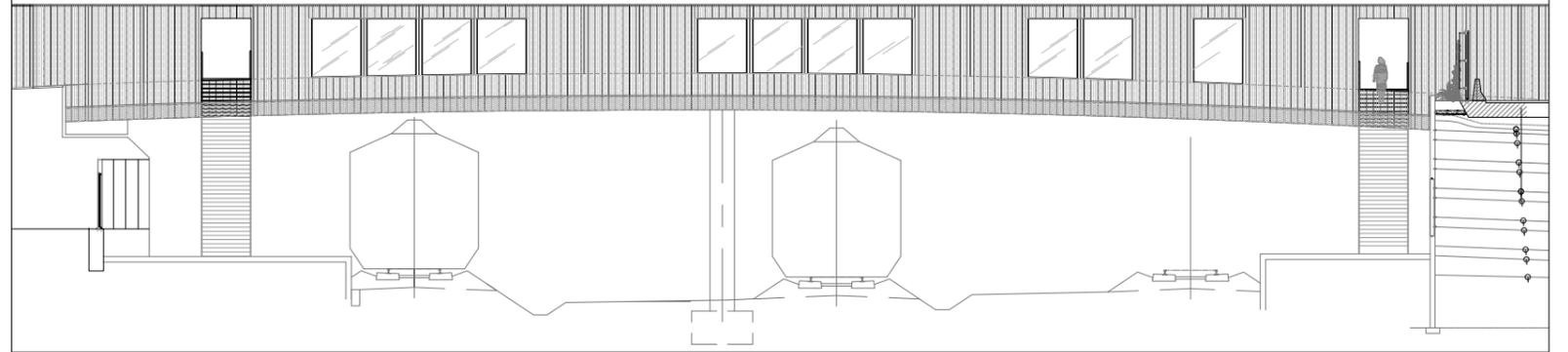
Images références



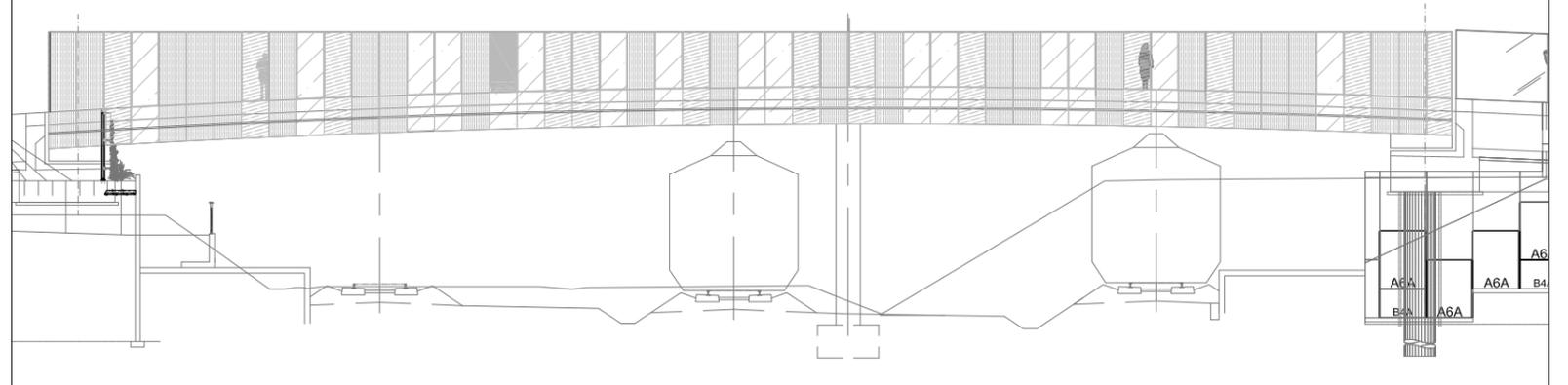
Les ouvrages de sécurité



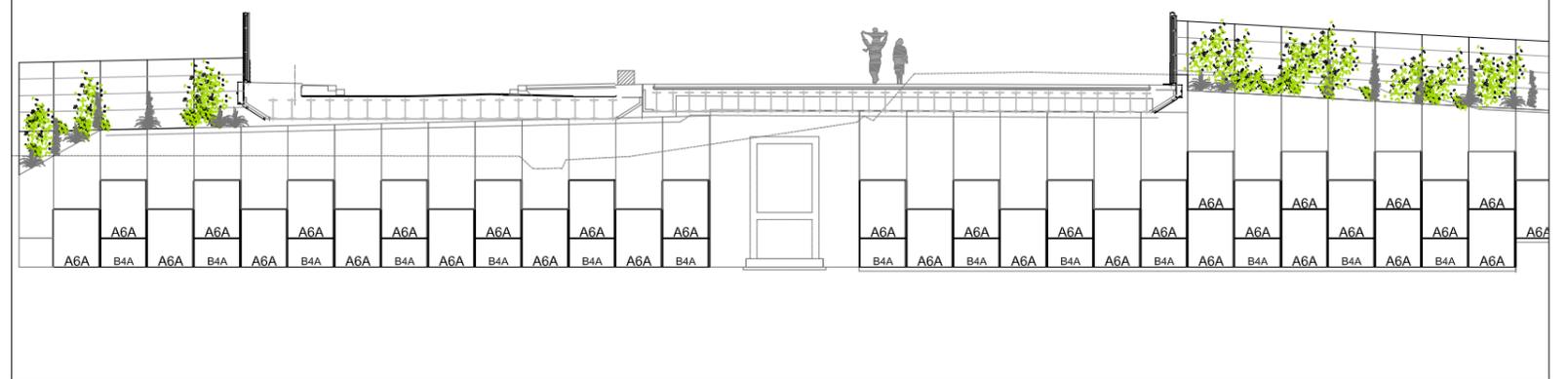
A // Elévation "Côté Bordeaux"



B // Elevation "Côté Paris"



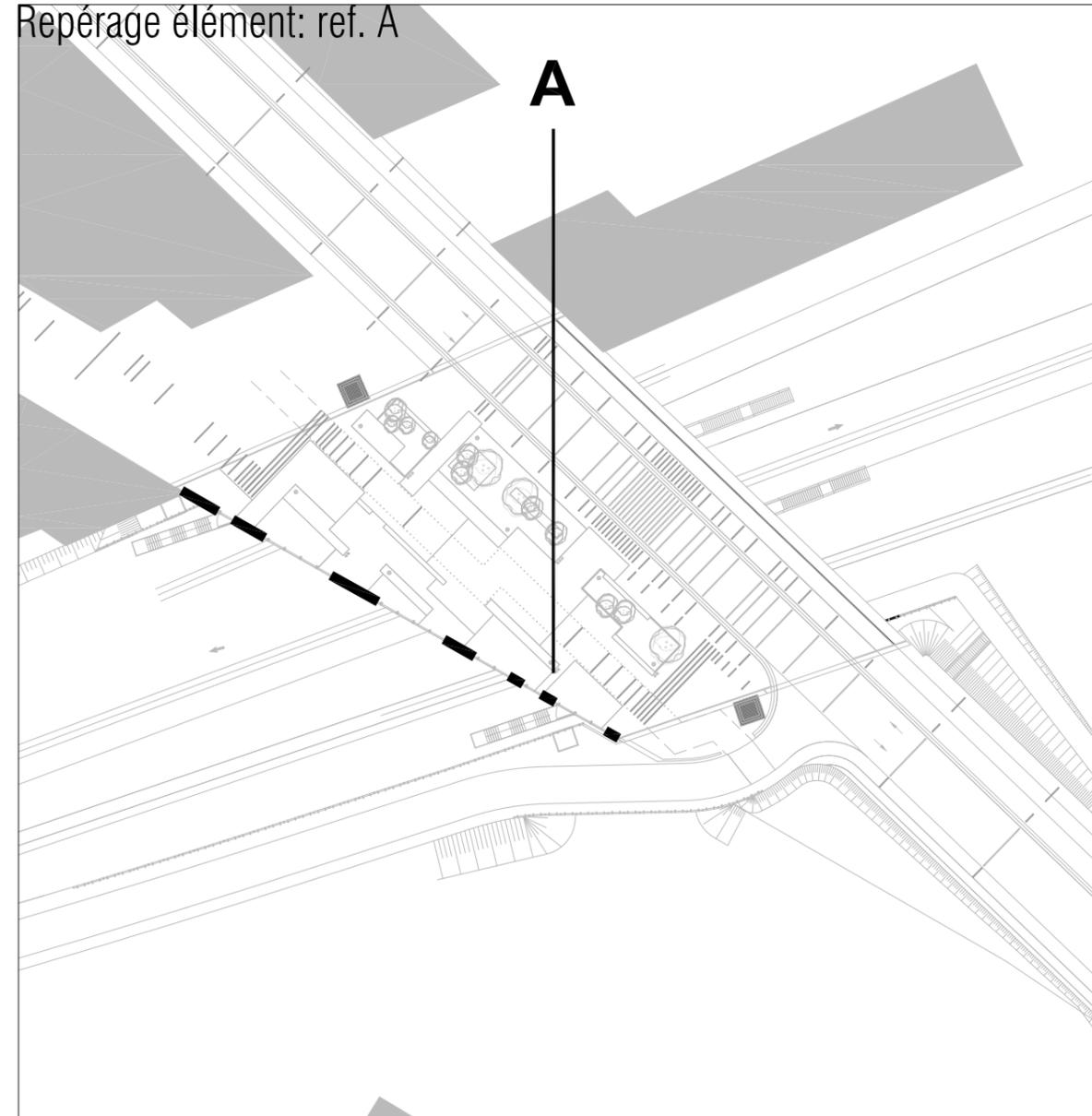
C // Elevation "Mur en terre armée Côté Sud"



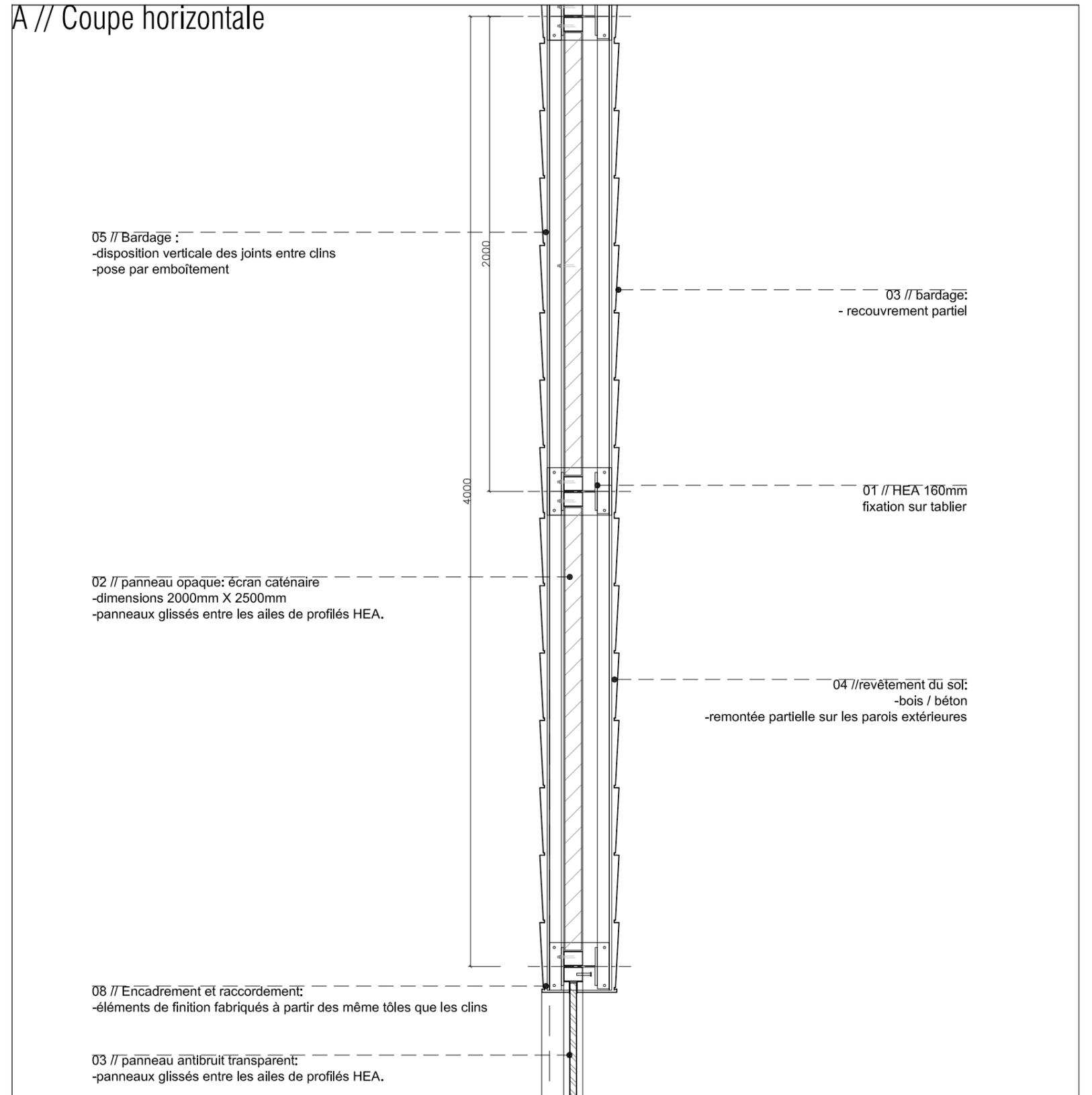
A // Détail sur mur antibruit "Côté Bordeaux"

Le pont devient un élément architectural.
 Les parois répondent aux besoins et offrent une protection visuelle en qualifiant le parvis en espace public.
 Tout en gardant les propriétés d'un mur antibruit, il interagit avec son environnement. La présence du bardage inox en écaille offre une animation de l'ouvrage avec le site.
 Les éléments opaques sont constitués d'écrans caténaire qui s'intercalent entre les profils HEA; puis recouvert de clins inox.

Repérage élément: ref. A

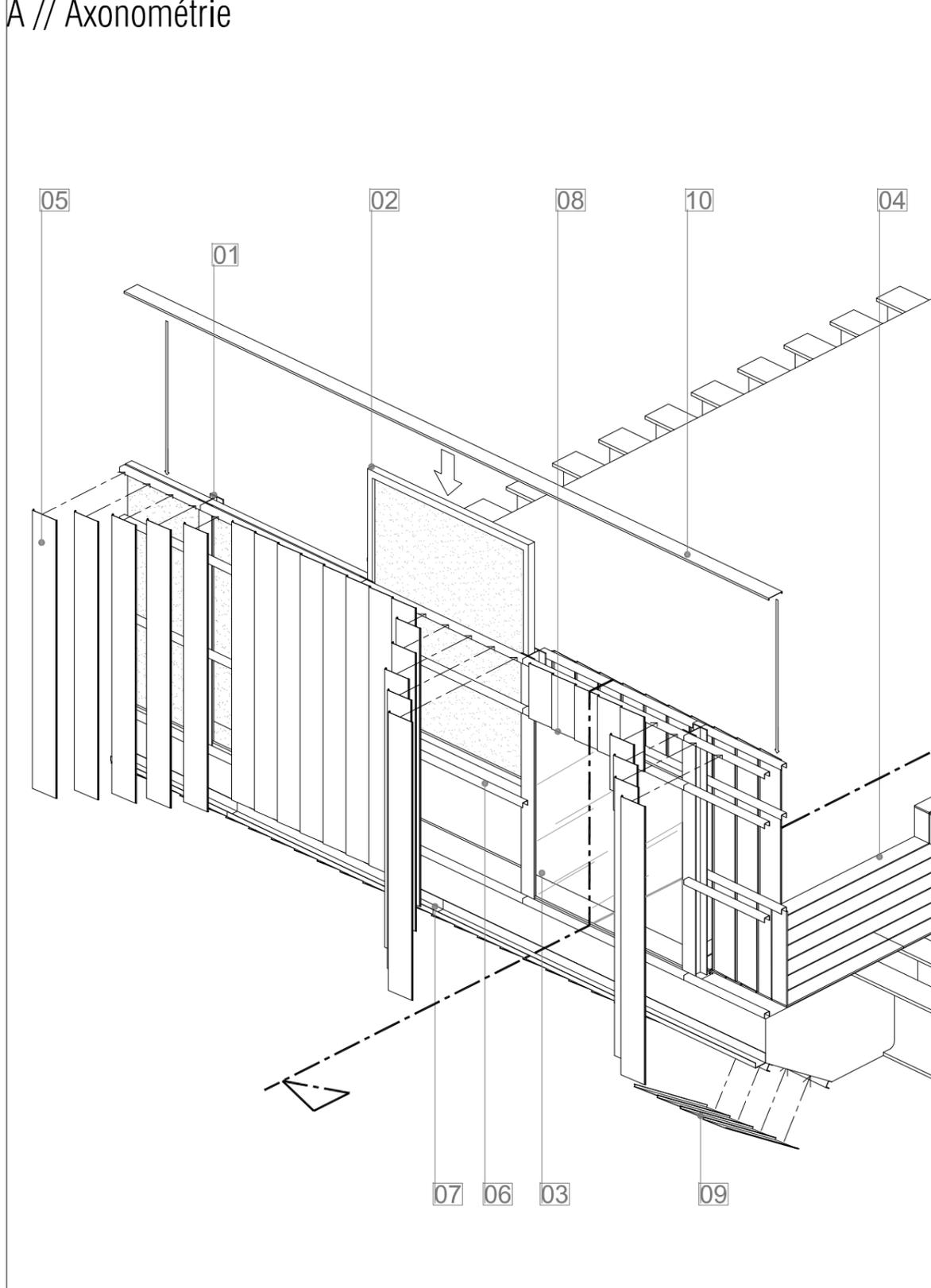


A // Coupe horizontale

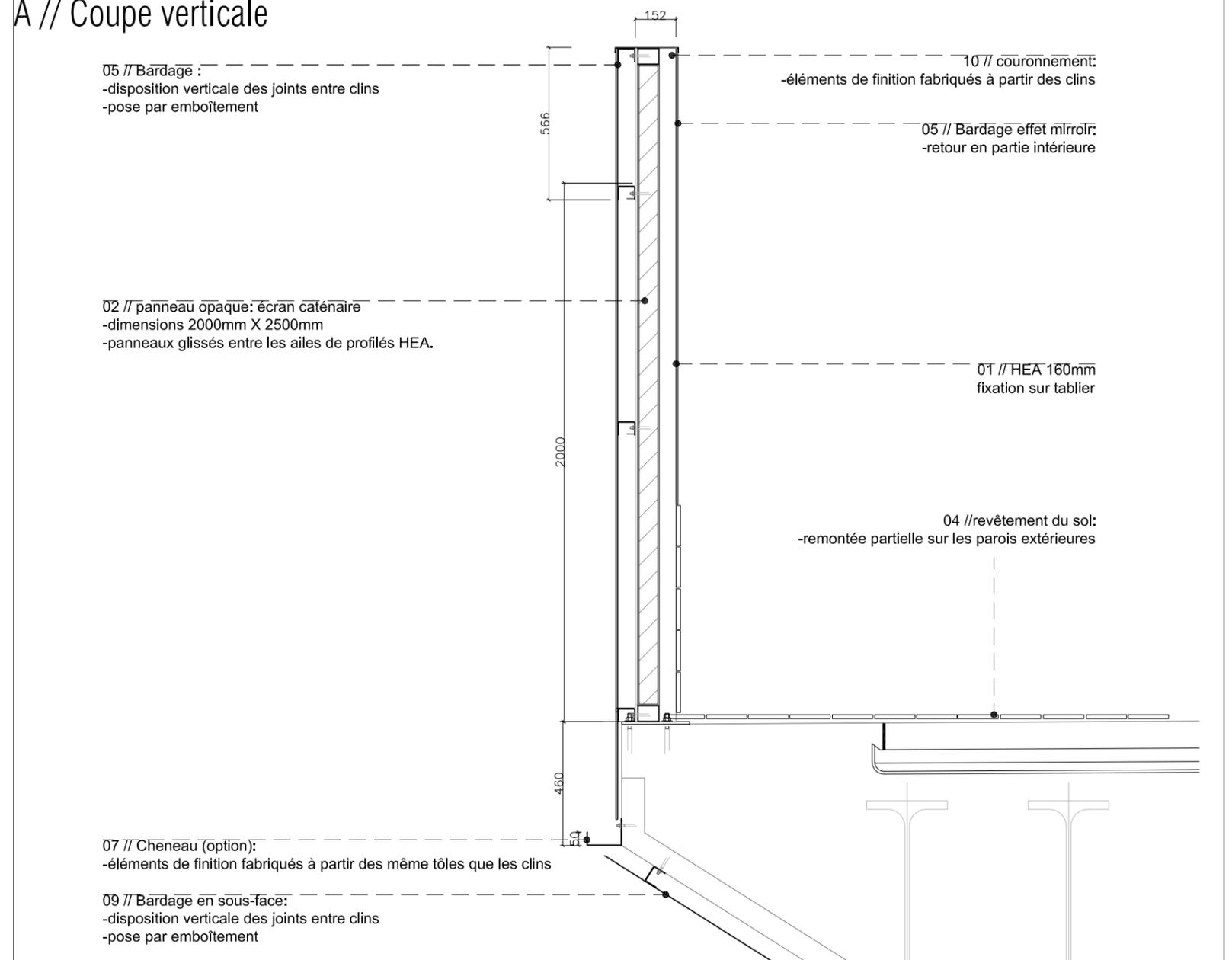


A // Détail sur mur antibruit "Côté Bordeaux"

A // Axonométrie

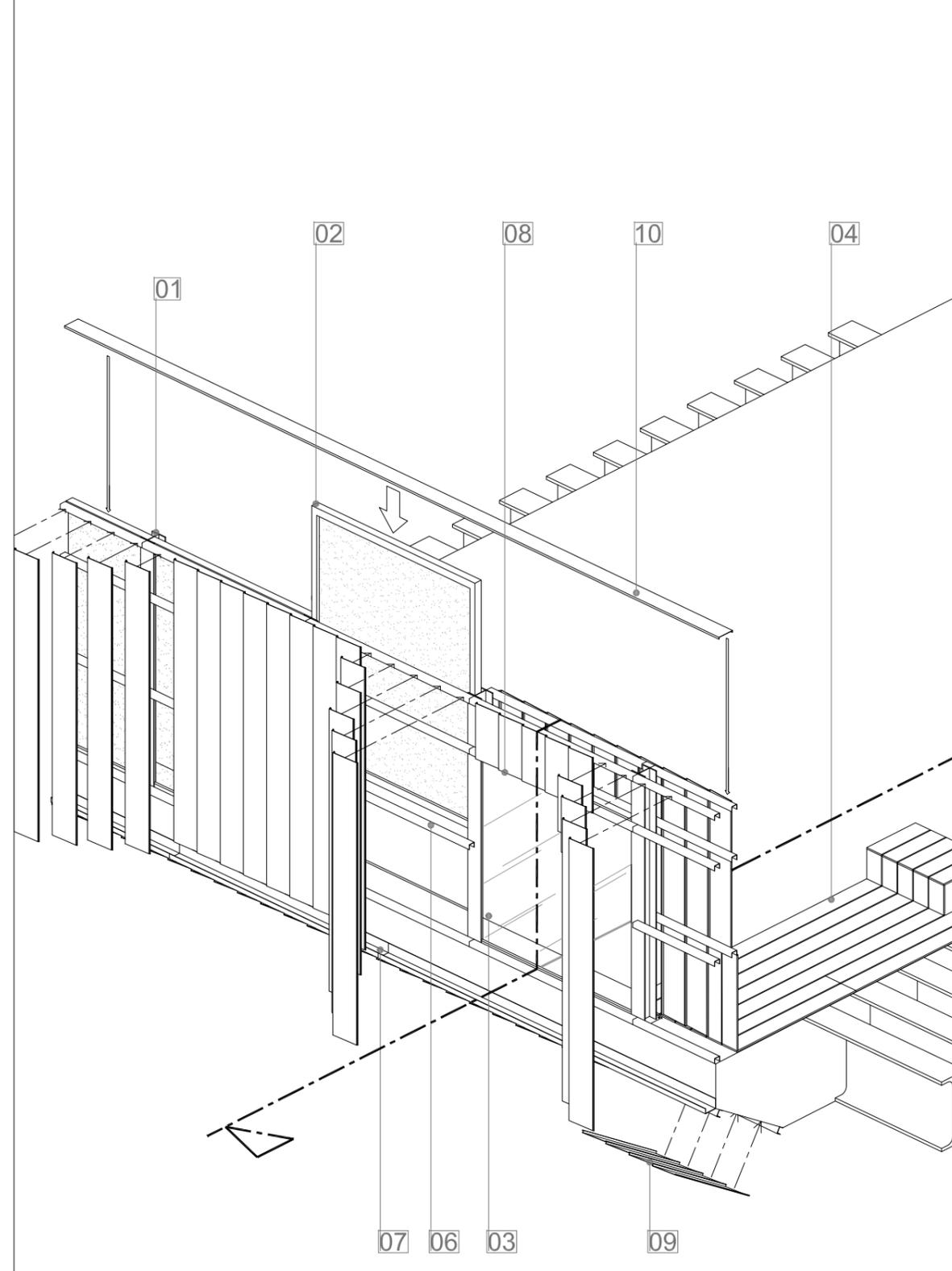


A // Coupe verticale

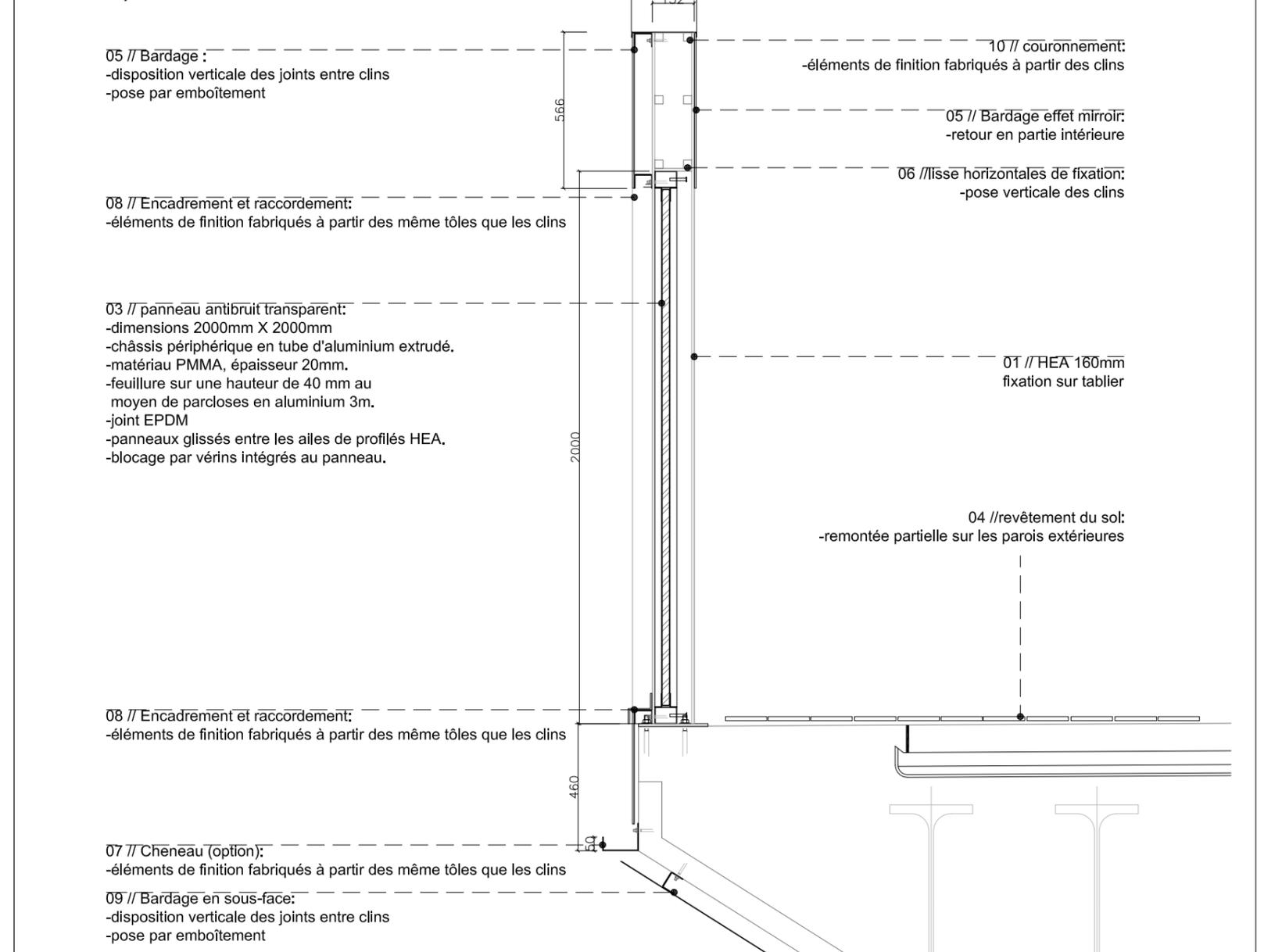


B // Détail sur cadre transparent / mur antibruit " Côté Bordeaux"

B // Axonométrie

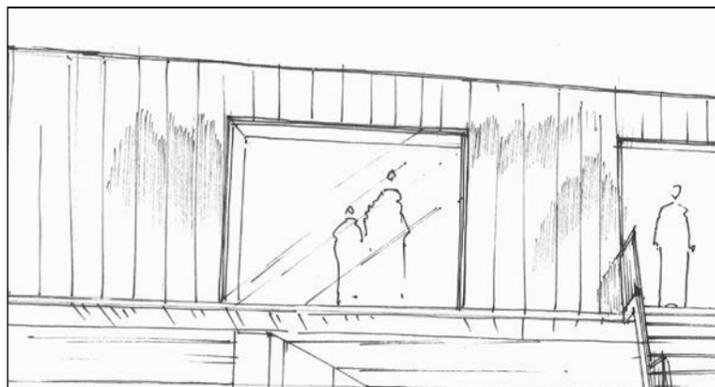


B // Coupe verticale

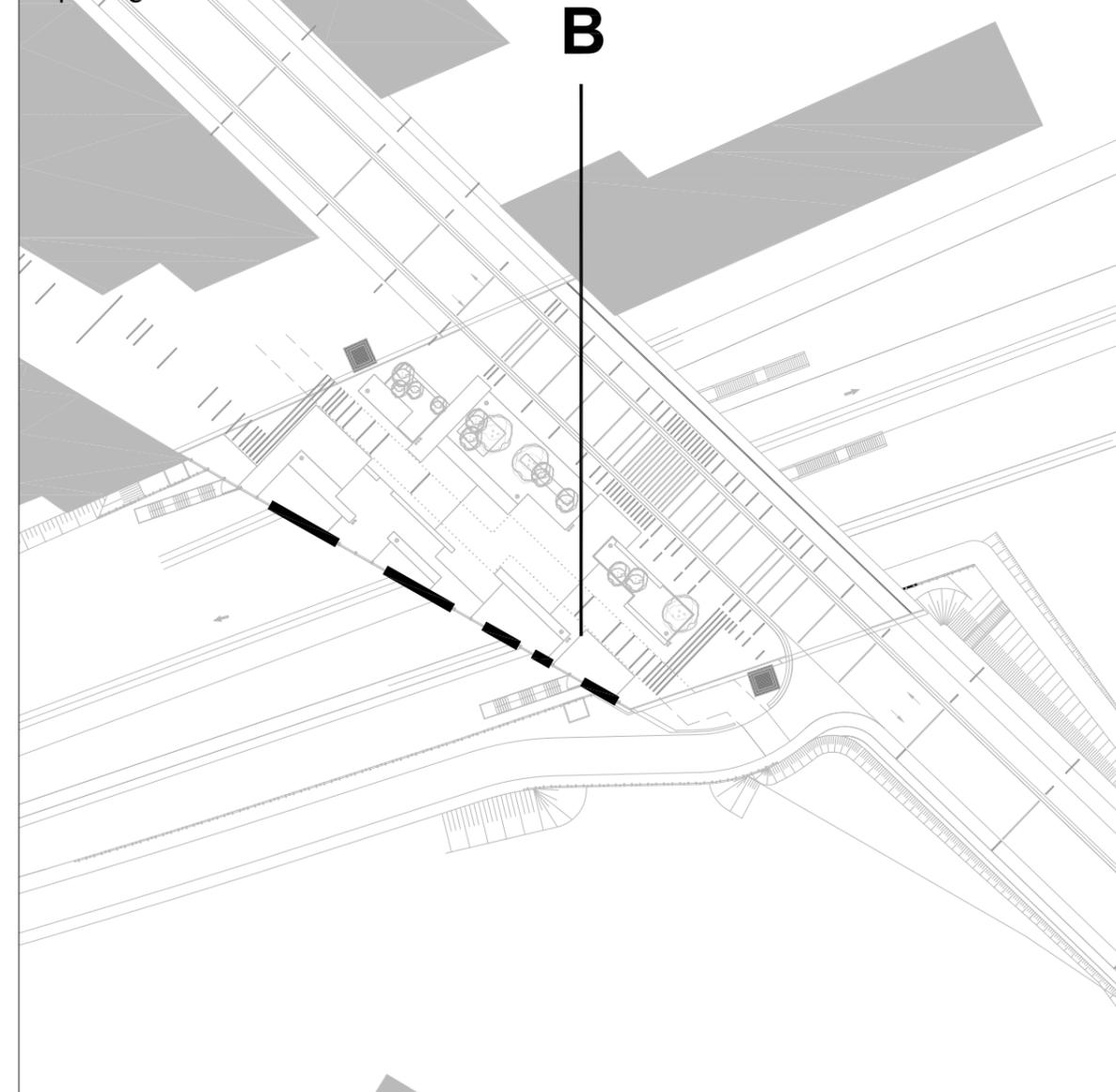


B // Détail sur cadre transparent / mur antibruit " Côté Bordeaux"

transformer un élément technique en un espace public.
Intégrer un linéaire de mur antibruit uniquement transparent, répondait essentiellement aux contraintes acoustiques. Il conservait l'idée d'un pont "technique" servant à traverser les voies de la LGV.
Mettre en valeur plutôt que d'ignorer: De larges baies vitrées (éléments standard de mur antibruit transparent réemployés) apportent une mise en scène en cadrant les voies. Les passants pourront s'arrêter devant et vivre à travers ces grands cadres la vitesse de la LGV.



Repérage élément: ref. D



B // Coupe horizontale

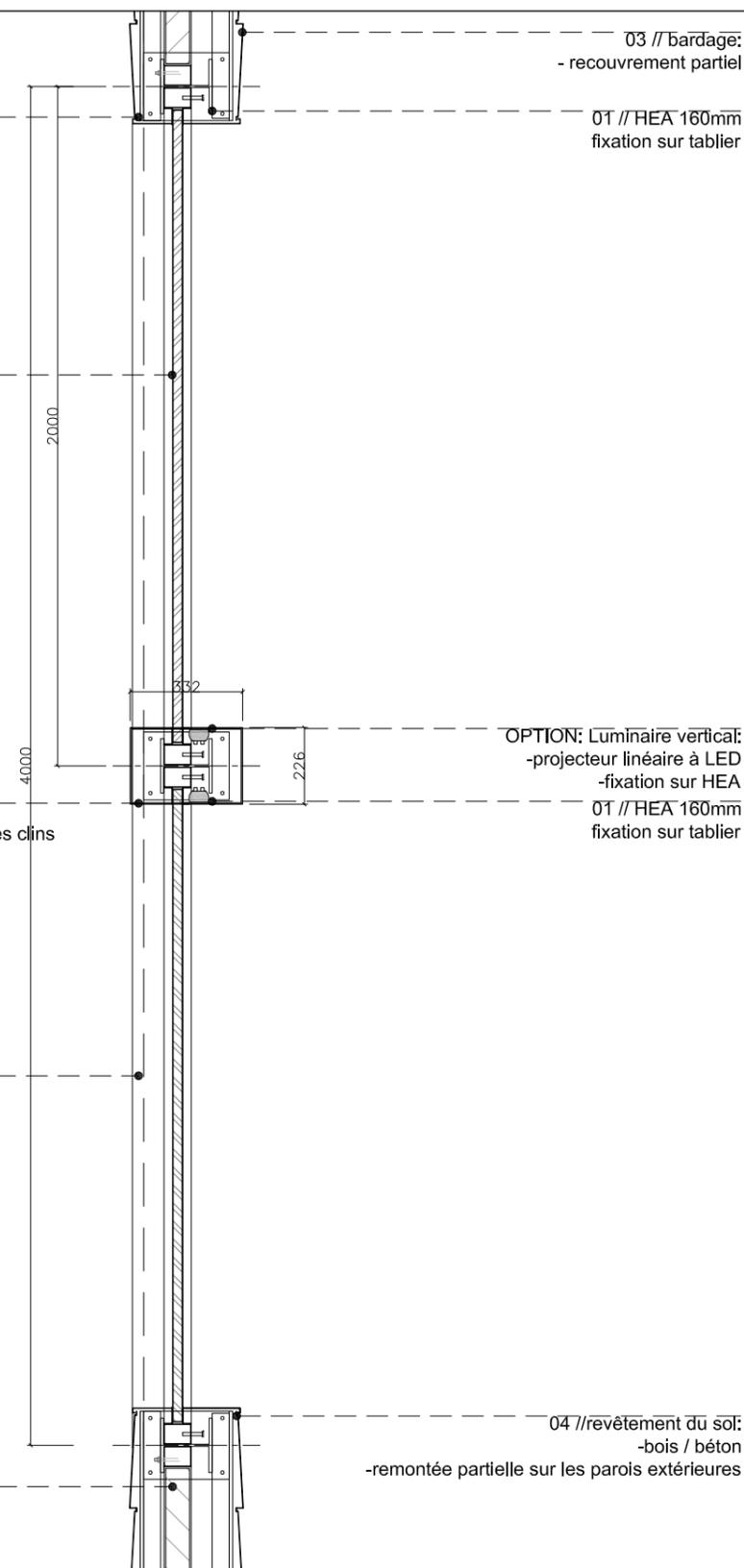
05 // Bardage :
-disposition verticale des joints entre clins
-pose par emboîtement

03 // panneau antibruit transparent:
-dimensions 2000mm X 2000mm
-châssis périphérique en tube d'aluminium extrudé.
-matériau PMMA, épaisseur 20mm.
-feuillure sur une hauteur de 40 mm au moyen de parcloles en aluminium 3m.
-joint EPDM
-panneaux glissés entre les ailes de profilés HEA.
-blocage par vérins intégrés au panneau.

08 // Encadrement et raccordement:
-éléments de finition fabriqués à partir des même tôles que les clins

08 // bavette et raccordement:
-éléments de finition fabriqués à partir des clins

02 // panneau opaque: écran caténaire
-dimensions 2000mm X 2500mm
-panneaux glissés entre les ailes de profilés HEA.



03 // bardage:
- recouvrement partiel

01 // HEA 160mm
fixation sur tablier

OPTION: Luminaire vertical:
-projecteur linéaire à LED
-fixation sur HEA

01 // HEA 160mm
fixation sur tablier

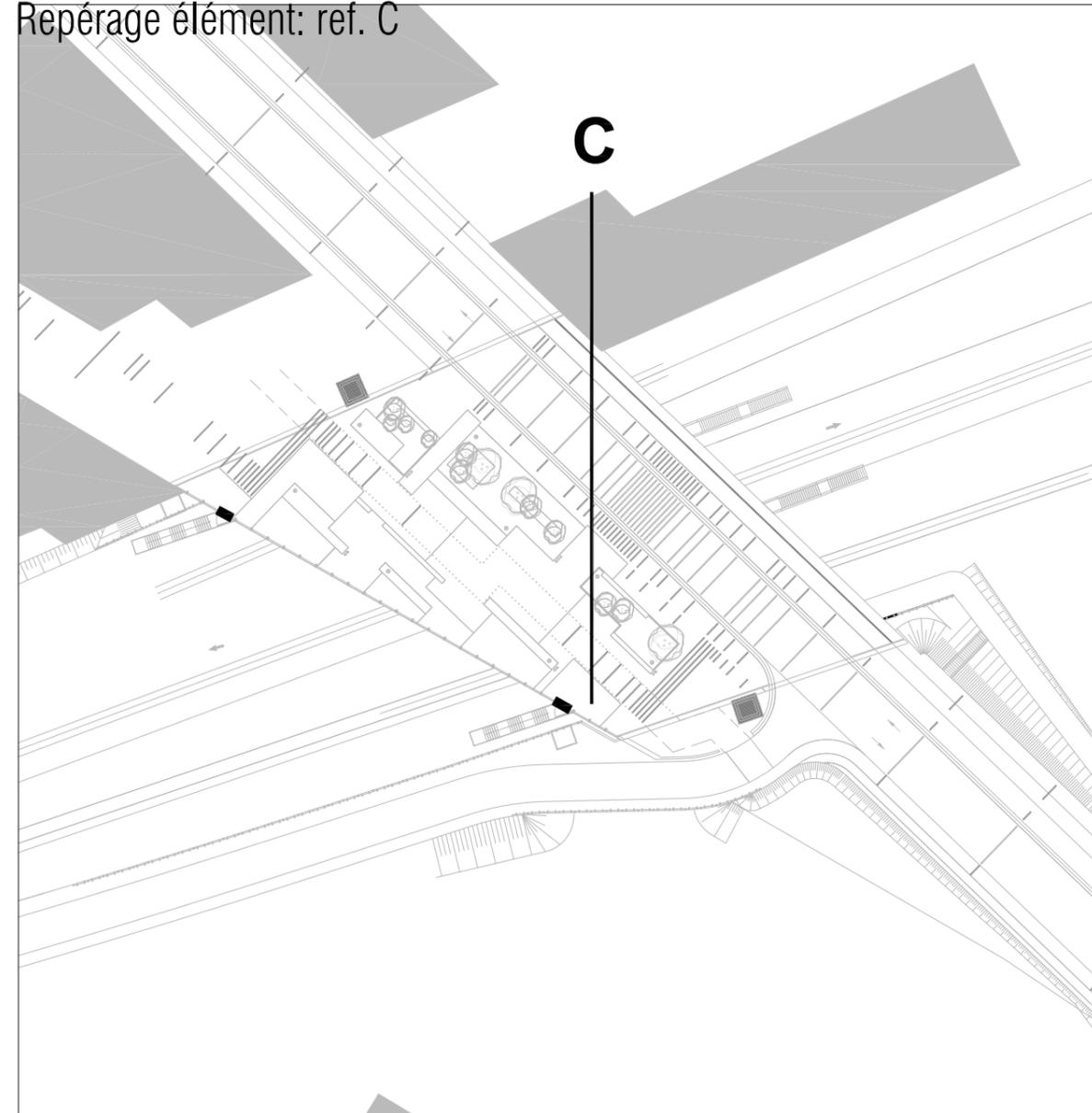
04 // revêtement du sol:
-bois / béton
-remontée partielle sur les parois extérieures

C // Détail sur accroche escalier "Côté Bordeaux"

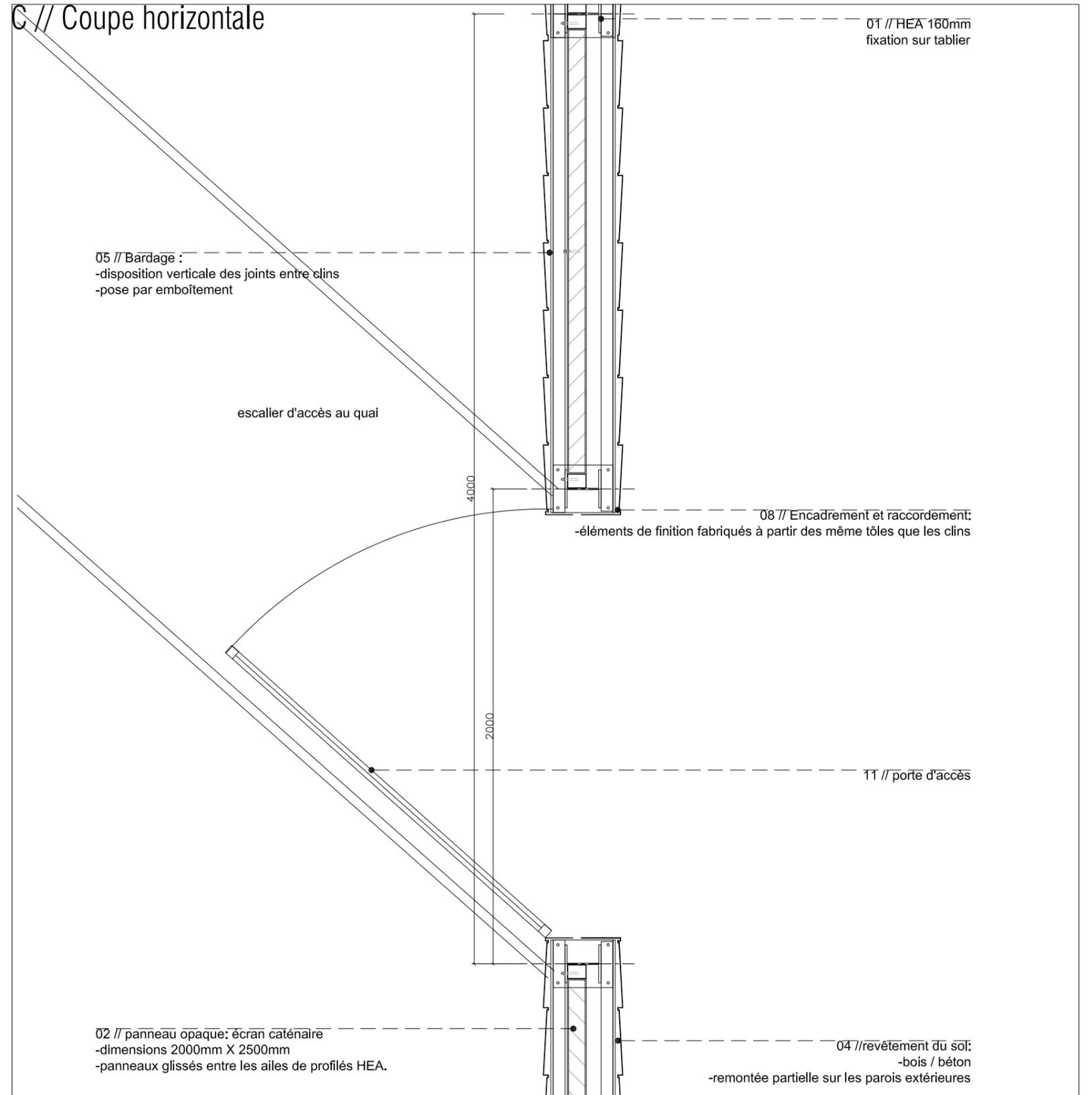
L'ouverture permettant l'accès à l'escalier conserve la même identité que les "cadres" transparents. Un portail à barreaudage permet de sécuriser l'accès la nuit. Les escaliers sont métallique et respectent les contraintes du site. un éclairage pourra être ajouté afin d'assurer une bonne visibilité en hiver et de participer au reflet de la façade de l'ouvrage.



Repérage élément: ref. C

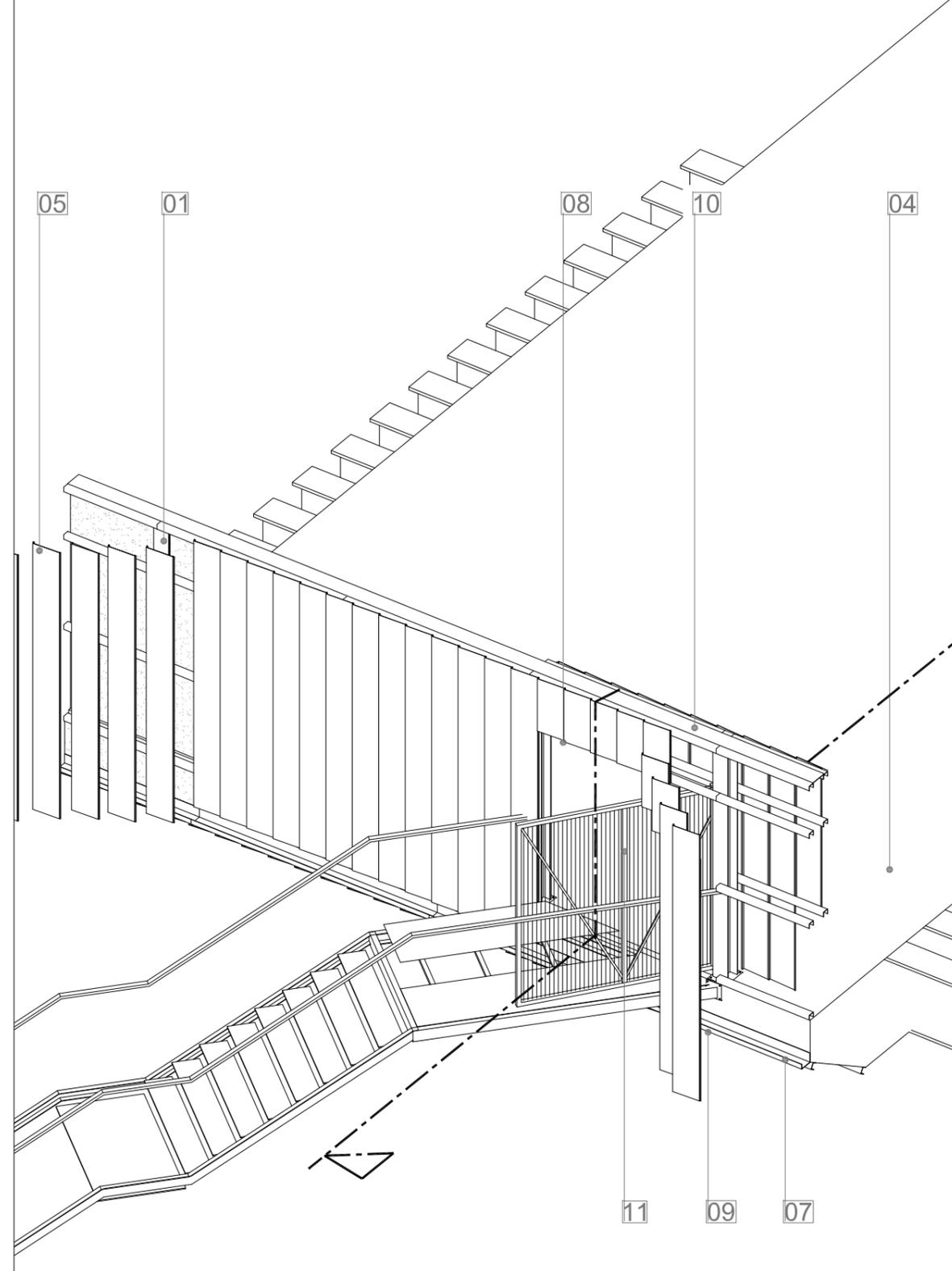


C // Coupe horizontale

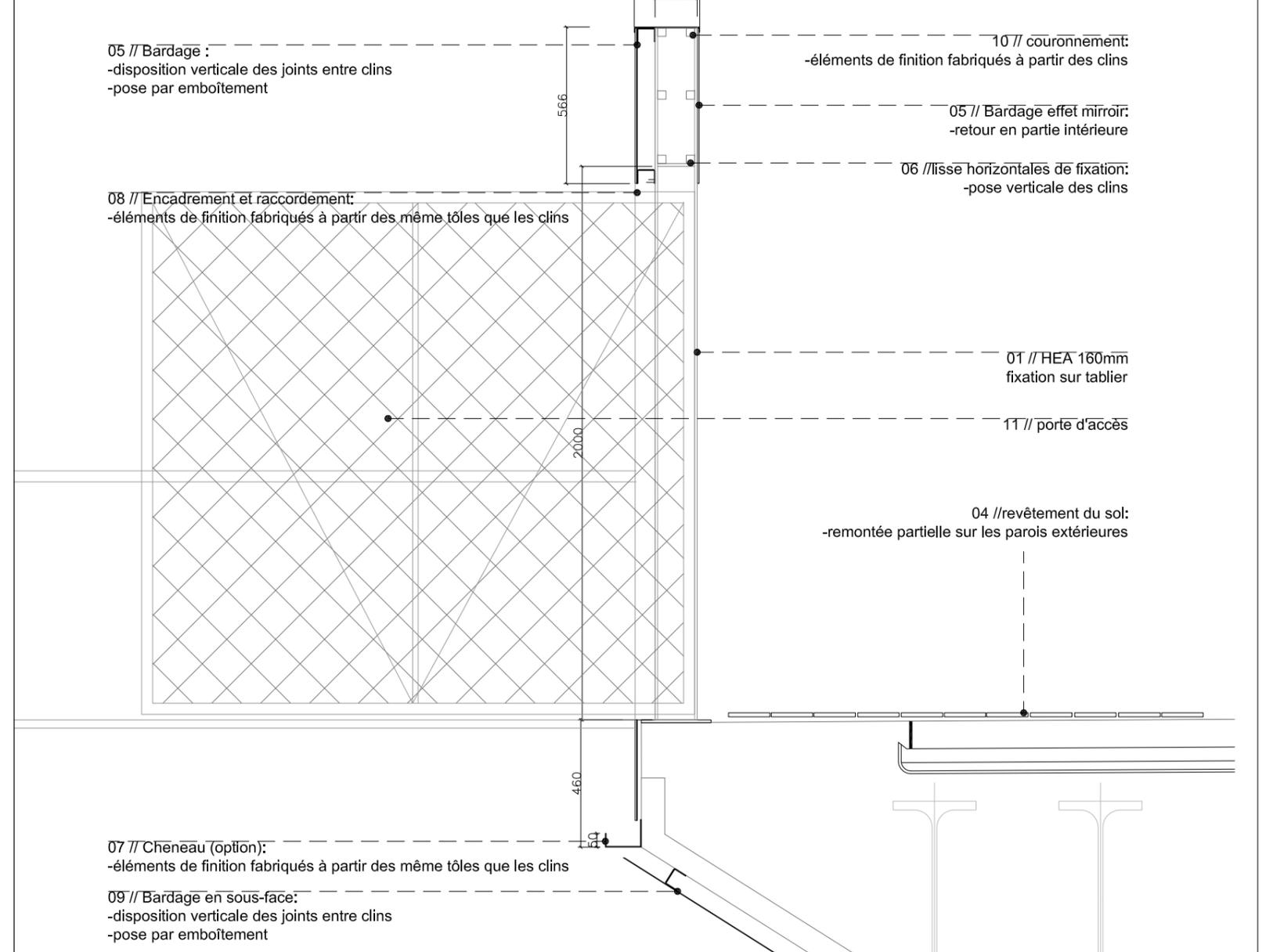


C // Détail sur accroche escalier "Côté Bordeaux"

C // Axonométrie



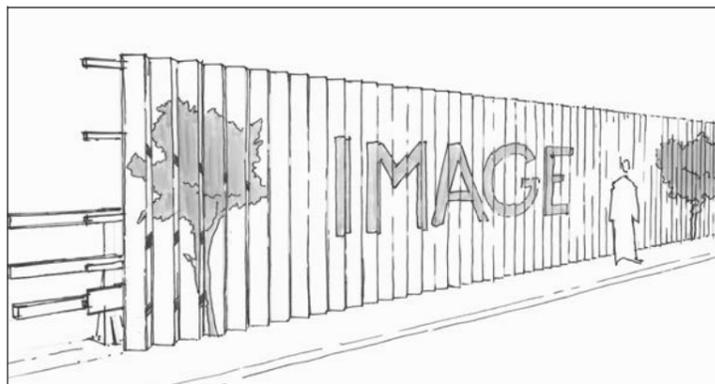
C // Coupe verticale



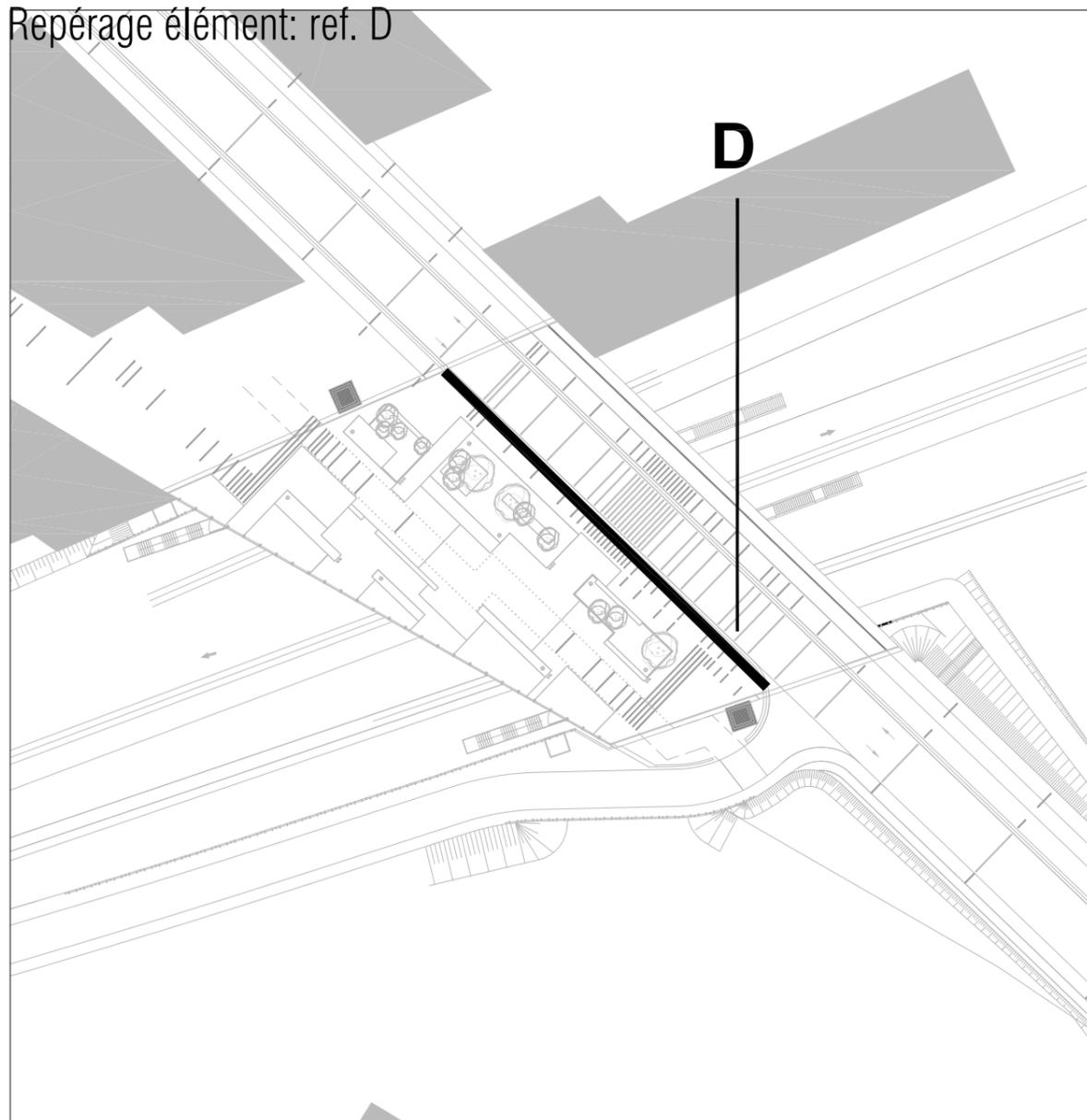
D // Détail sur palissade temporaire

La palissade comprend un alignement de planches verticales orientées à 45°. Ce dispositif permet d'offrir un effet "lenticulaire", de deux images visibles selon le sens de circulation.

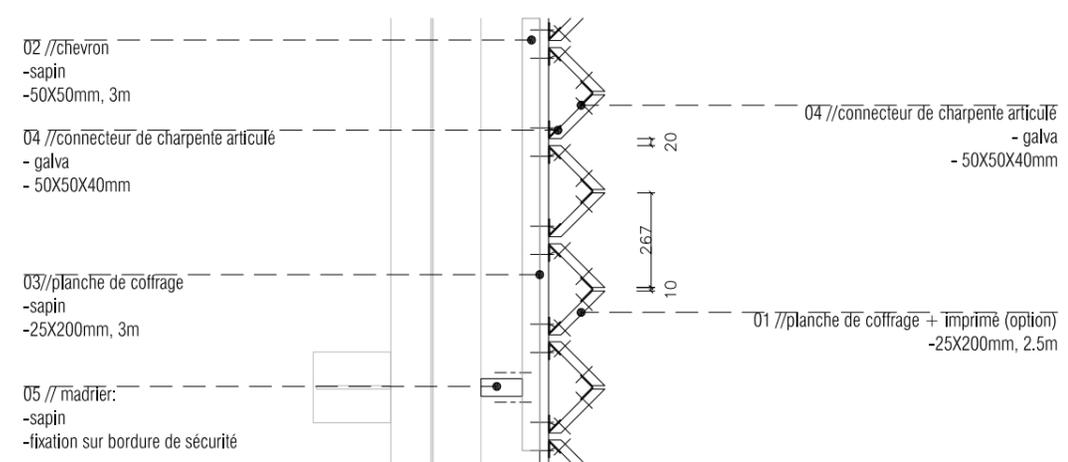
Composée en version de base de planche de coffrage bois et chevron, elle est fixée à la bordure de sécurité temporaire pour la phase 1. Les éléments verticaux sont légèrement écartés pour réduire les efforts au vent. Les impressions pourront être posées par adhésifs directement sur les planches en alternance (en option).



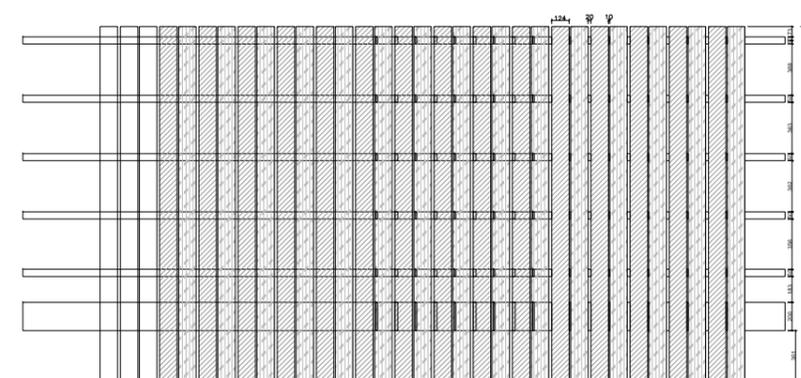
Repérage élément: ref. D



D // Coupe horizontale

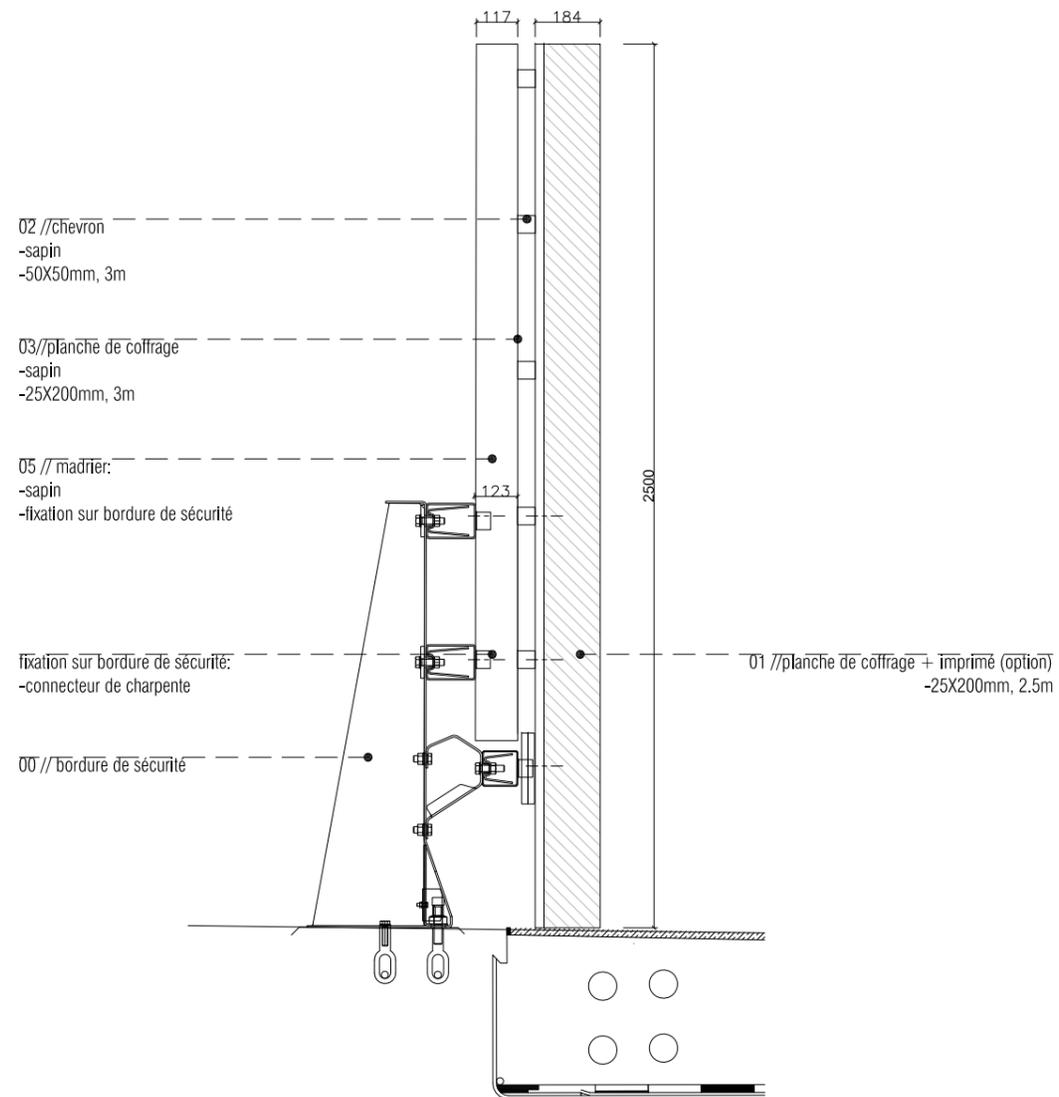


D // Élévation 1.50e

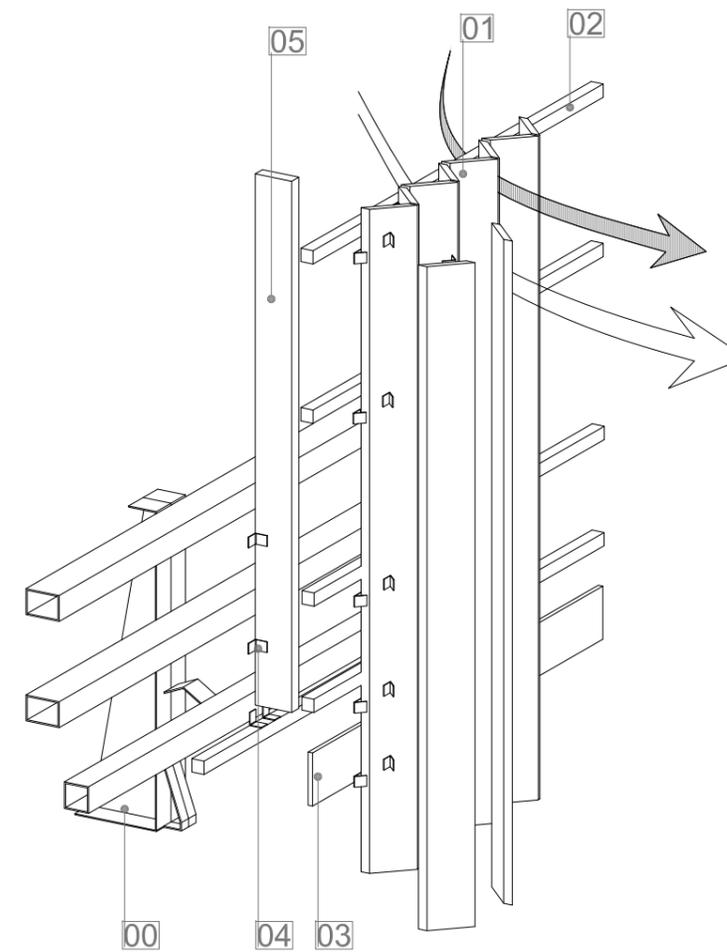


D // Détail sur palissade temporaire

D // Coupe verticale



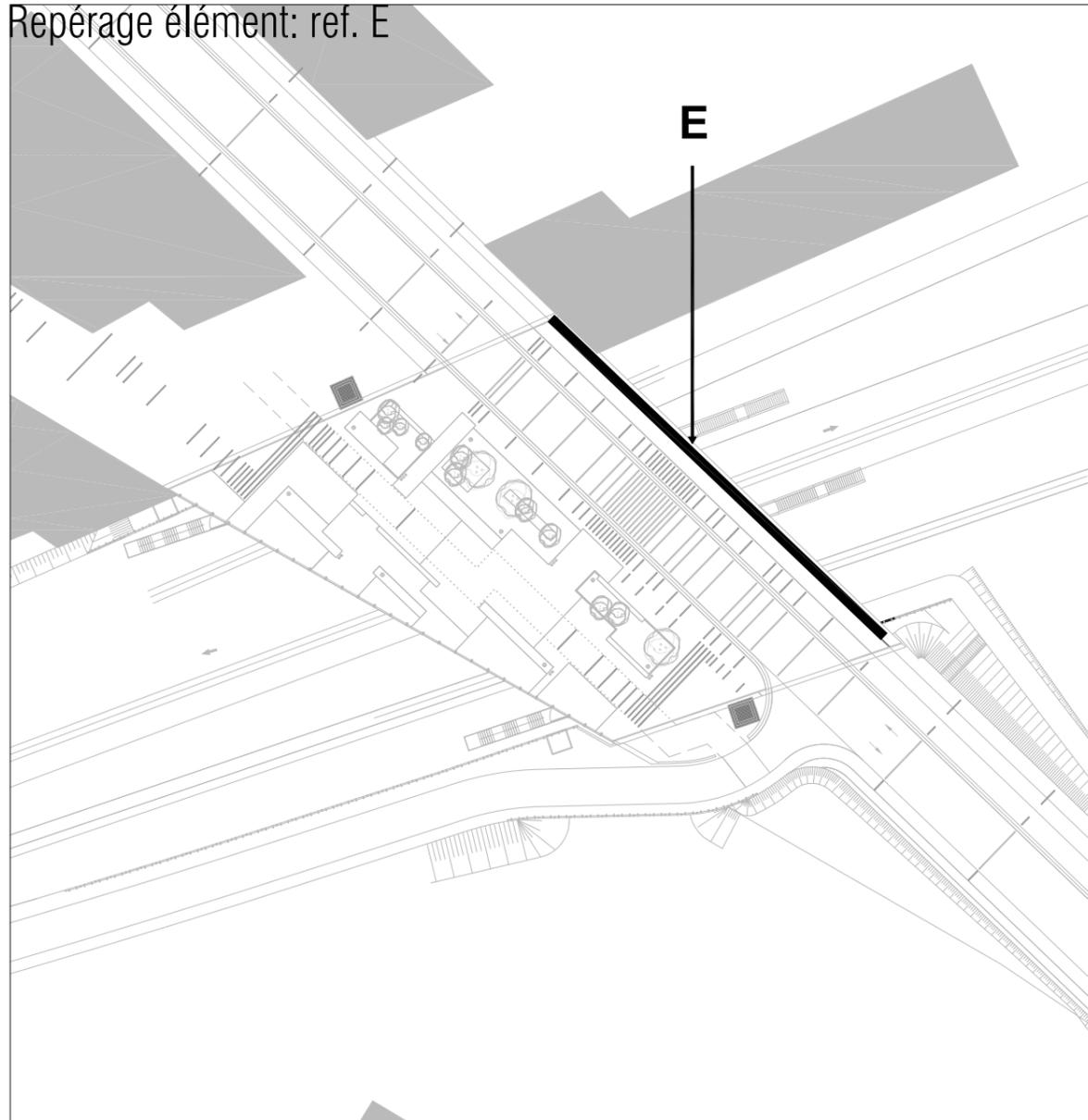
D // Axonométrie



E // Détail sur mur antibruit "Côté Paris"

Cet élément "côté Paris" répond à la paroi donnant sur le parvis. Tout en gardant les propriétés d'un mur antibruit, les parois s'alternent (opaque, semi-transparent, transparent) Afin de réduire la vitesse des circulations et d'apporter une sécurité supplémentaire. Aussi, le rythme de ces éléments en façade est donné par le traitement visuel du sol. La présence du bardage métallique correspond avec celui du parvis en deux déclinaisons: opaques et perforé. Les éléments sont constitués de panneaux opaques et transparents en PMMA qui s'intercalent entre les profils HEA; puis recouvert de clins métalliques.

Repérage élément: ref. E



E // Coupe horizontale

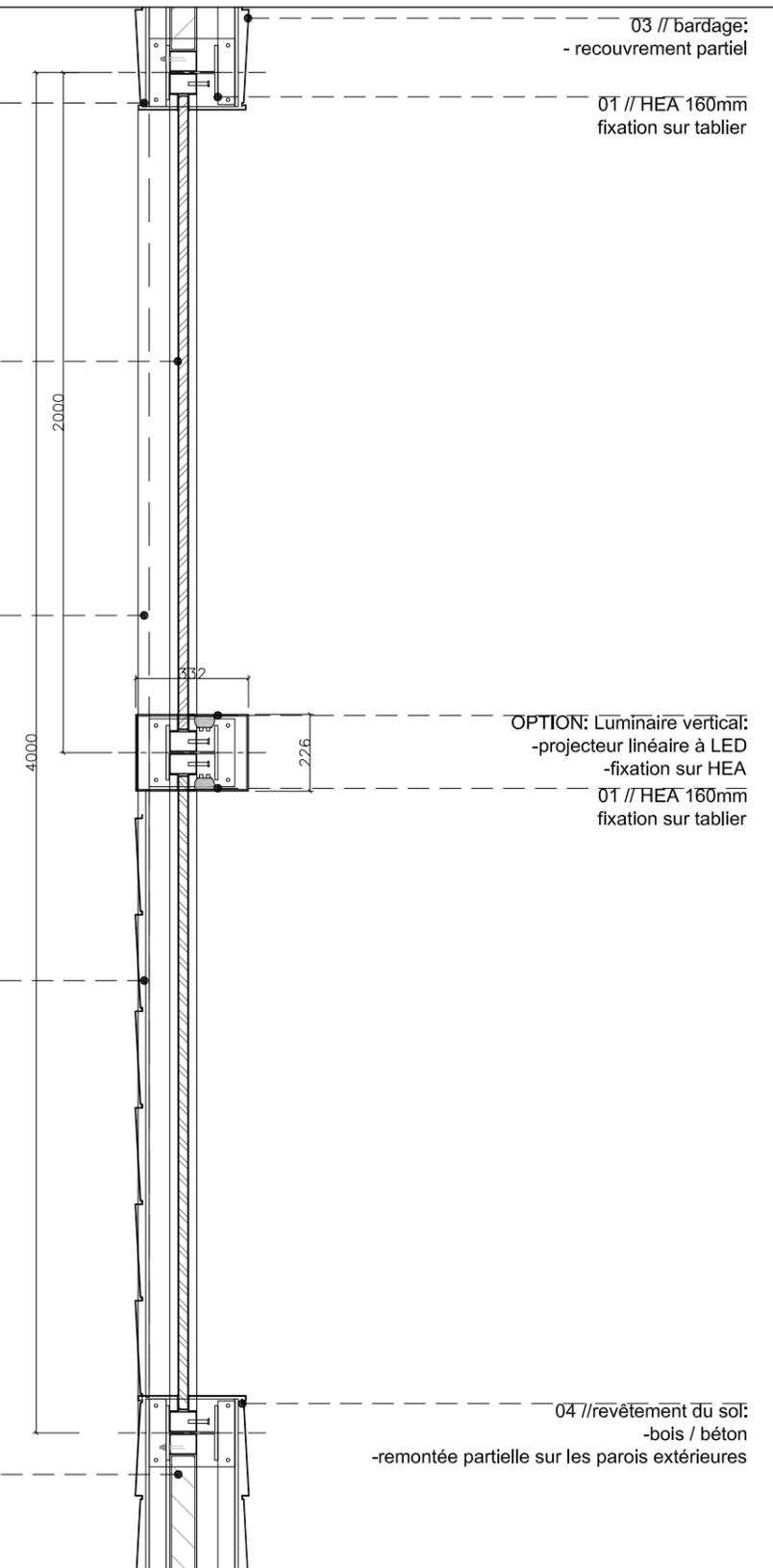
05 // Bardage :
-disposition verticale des joints entre clins
-pose par emboîtement

03 // panneau antibruit transparent:
-dimensions 2000mm X 2000mm
-châssis périphérique en tube d'aluminium extrudé.
-matériau PMMA, épaisseur 20mm.
-feuille sur une hauteur de 40 mm au moyen de parcloles en aluminium 3m.
-joint EPDM
-panneaux glissés entre les ailes de profilés HEA.
-blocage par vérins intégrés au panneau.

08 // bavette, encadrement et raccordement:
-éléments de finition fabriqués à partir des clins

12 // Bardage perforé devant paroi transparente :
-disposition verticale des joints entre clins

02 // panneau opaque: écran caténaire
-dimensions 2000mm X 2500mm
-panneaux glissés entre les ailes de profilés HEA.



03 // bardage:
- recouvrement partiel

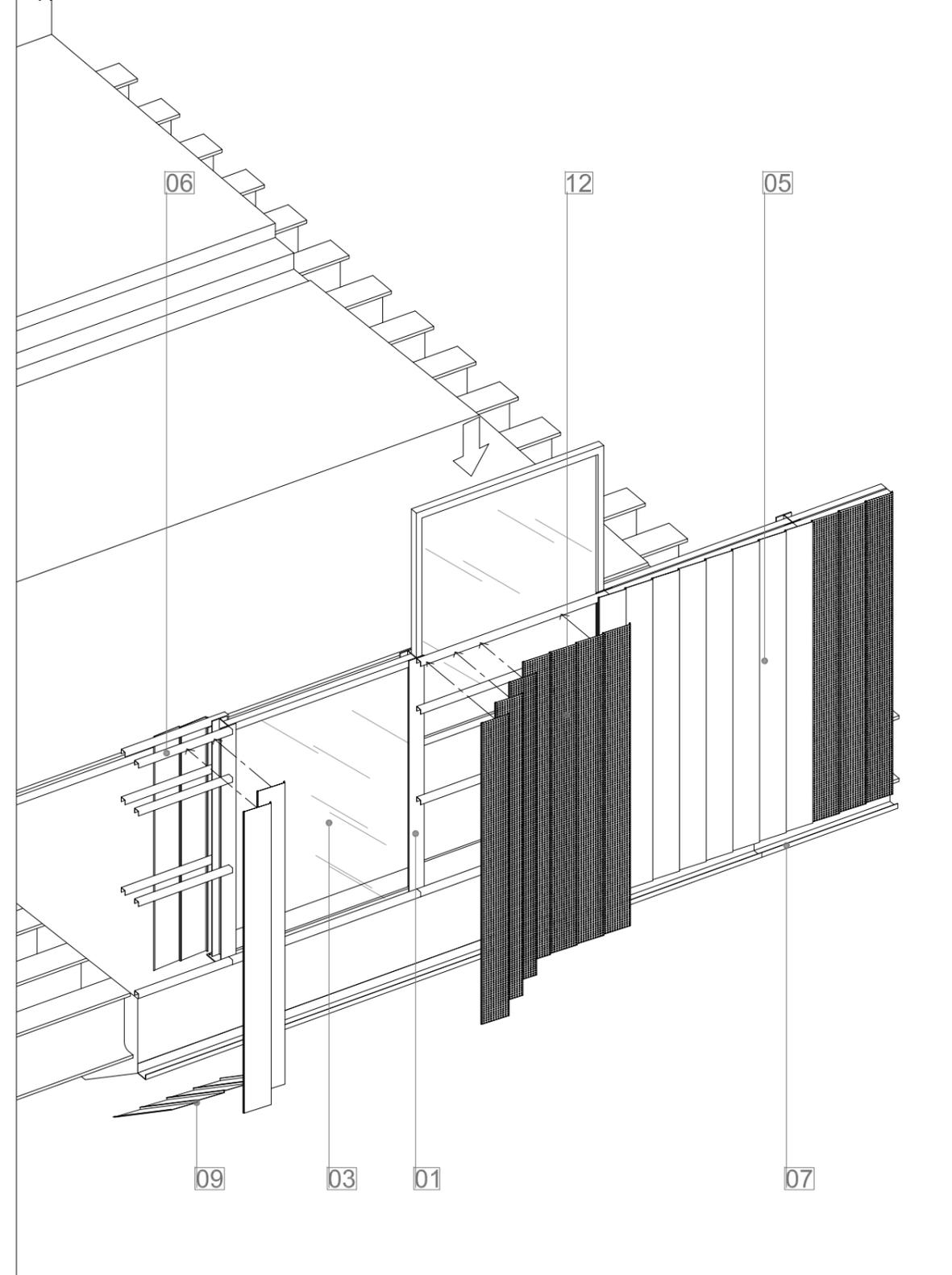
01 // HEA 160mm
fixation sur tablier

OPTION: Luminaire vertical:
-projecteur linéaire à LED
-fixation sur HEA
01 // HEA 160mm
fixation sur tablier

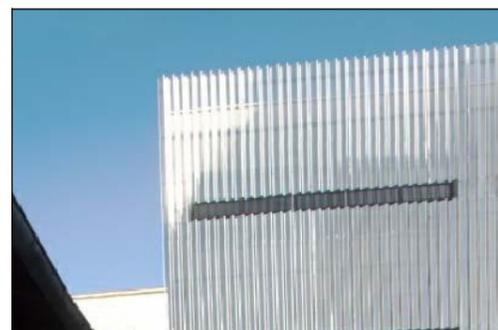
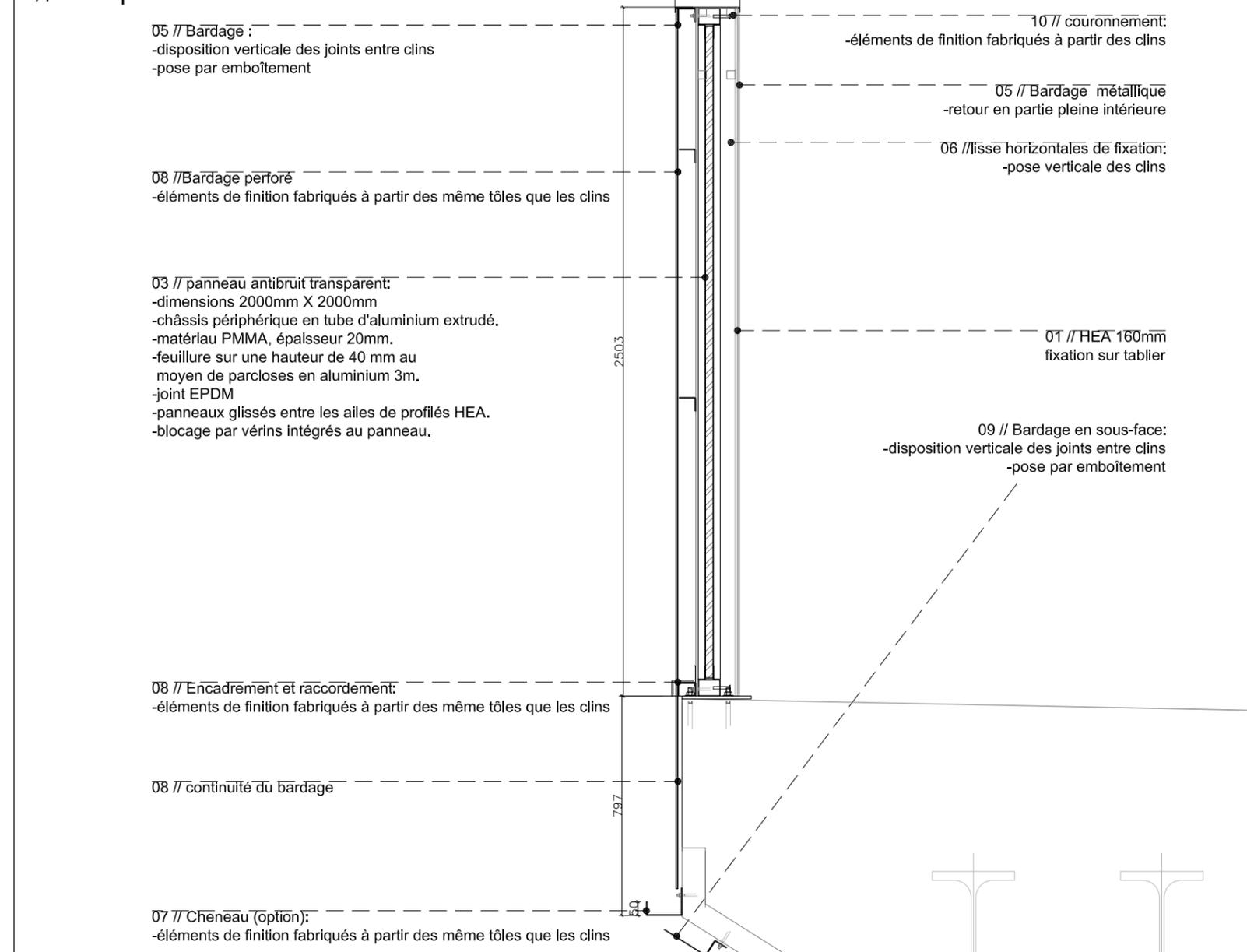
04 // revêtement du sol:
-bois / béton
-remontée partielle sur les parois extérieures

E // Détail sur mur antibruit "Côté Paris"

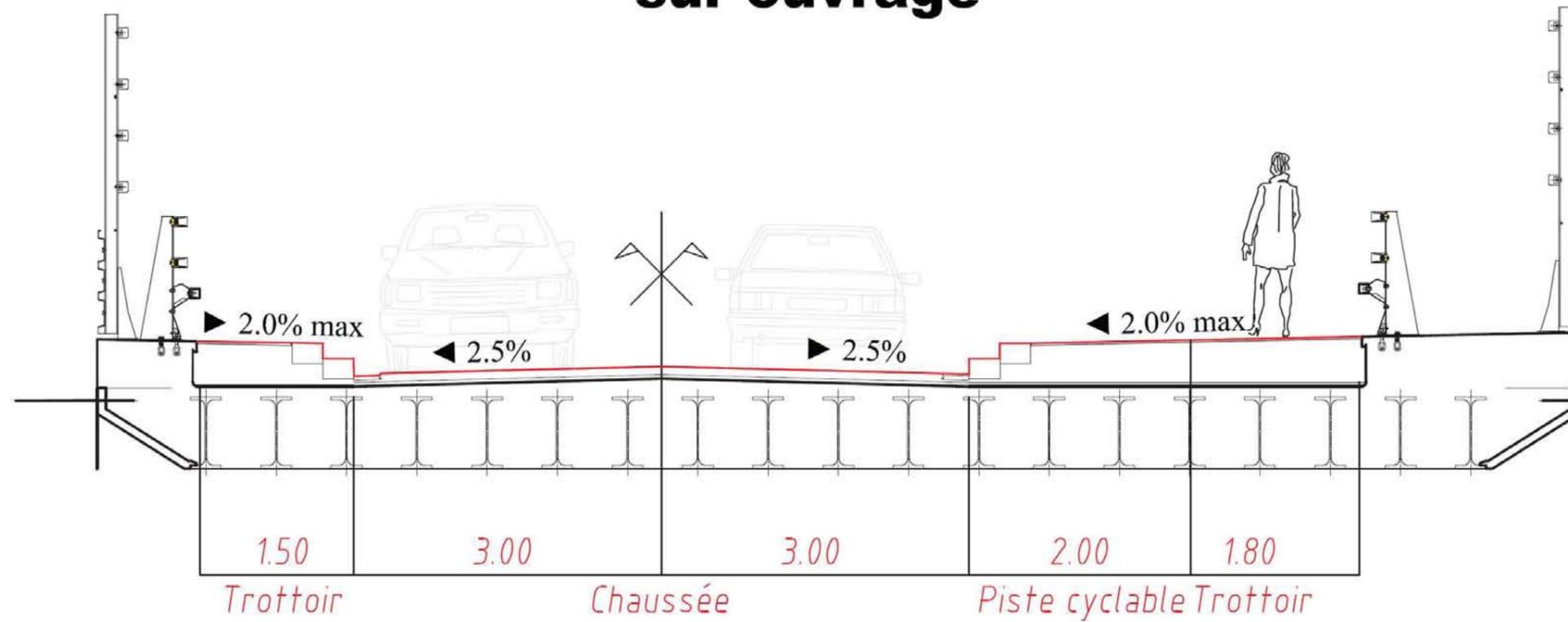
E // Axonométrie



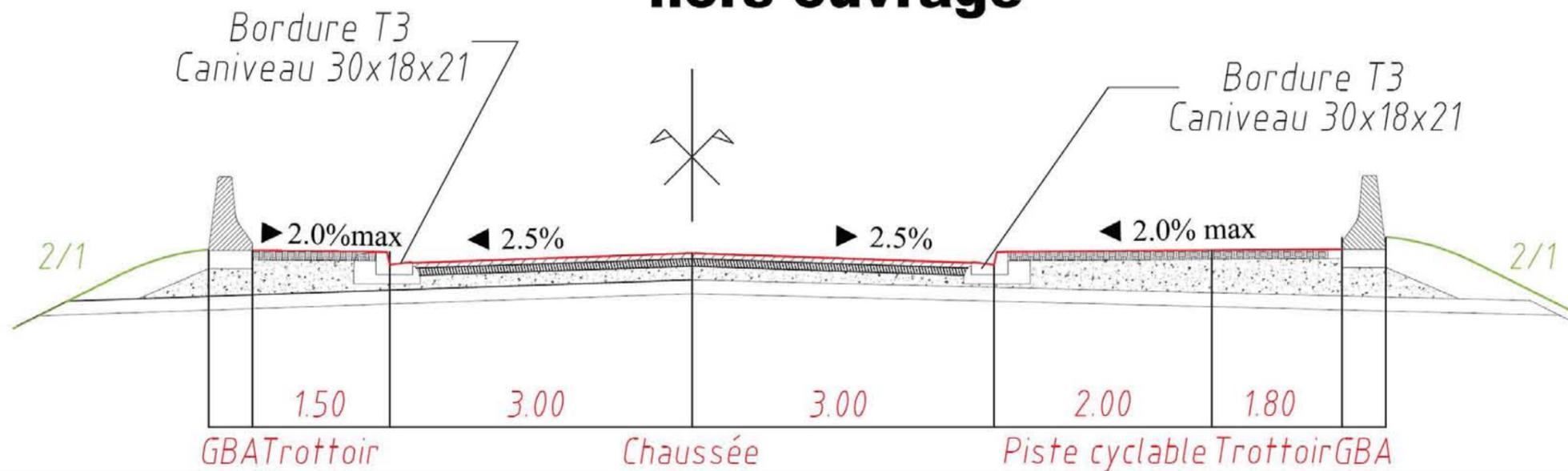
E // Coupe verticale



Profil en travers type sur ouvrage



Profil en travers type hors ouvrage





REALISATION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE TOURS-BORDEAUX SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX (COMMUNE D'AMBARES-ET-LAGRAVE)

MODALITES DE REALISATION, DE FINANCEMENT ET DE TRANSFERT DE PROPRIETE DES OUVRAGES LIES A L'ELARGISSEMENT DU PONT RENE COTY

CONVENTION

Entre :

LISEA, Société par Actions Simplifiée au capital de 1.315.000 euros dont le siège social est situé au 1, cours Ferdinand de LESSEPS à RUEIL MALMAISON (92500), immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de NANTERRE sous le numéro 524 284 790, représentée par Monsieur Hervé TRICOT, agissant en qualité de Président, ci-après désignée par « LISEA »,

et

GIE COSEA, Groupement d'intérêt économique immatriculé au Registre du commerce et des sociétés (RCS) de Nanterre sous le numéro 523 977 718, dont le siège social est sis 61, avenue Jules Quentin à Nanterre (92000), représenté par Monsieur Xavier NEUSCHWANDER, Administrateur, ci-après désigné par « COSEA »,

désignés ensemble « LISEA/COSEA »,

et

La Communauté urbaine de Bordeaux, ayant son siège Esplanade Charles de Gaulle, 33076 Bordeaux CEDEX, représentée par Monsieur Vincent FELTESSE, agissant en qualité de Président, désignée ci-après « la CUB »,

Il est convenu ce qui suit :

Préambule

Le projet LGV Tours-Bordeaux, tronçon central des lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) se raccorde au réseau ferroviaire existant sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave et traverse plusieurs quartiers tant industriels que résidentiels.

Compte tenu des impacts de cette infrastructure et des équipements d'accompagnement (protections phoniques, création d'un Pôle d'échanges multimodal...) sur les territoires traversés et le cadre de vie de leurs habitants et afin d'assurer le bon déroulement du chantier en même temps que le respect des intérêts locaux, un protocole a été signé, le 8 avril 2011, entre RFF, l'État, la Communauté urbaine de Bordeaux et la commune d'Ambarès-et-Lagrave pour caler les mesures de pilotage et de suivi :

- des actions de coordination et communication des projets impactant le territoire de la commune d'Ambarès-et-Lagrave,
- des engagements respectifs pris dans le cadre du projet de LGV Tours-Bordeaux.

Dans le cadre du travail partenarial qui en a été la traduction, un programme d'opérations à réaliser a pu être défini, ainsi que des principes de financement, qui doivent être actés à la faveur de la signature d'un nouveau protocole, intégrant le Concessionnaire LISEA, le constructeur GIE COSEA, et la Région Aquitaine, nouveaux partenaires des actions.

Parmi les actions opérationnelles visées par ce nouveau protocole, figure notamment la création d'un pôle d'échange multimodal et l'implantation d'activités aux abords de la halte de la Gorp, aménagements préconisés dans l'étude de programmation urbaine réalisée en 2011 sur ce secteur.

Parmi les équipements considérés, figure, en particulier, un ouvrage de franchissement des voies sous la forme d'un pont « parvis » composé d'une partie circulation routière et d'une partie parvis réservée aux circulations douces et totalement accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Dans le cadre du projet de LGV Tours/Bordeaux, LISEA/COSEA est tenu d'assurer le rétablissement des voiries intersectées par la LGV et notamment du pont René Coty, à l'identique et à proximité immédiate du pont existant.

La Commune et la CUB ont souhaité que soit saisie l'opportunité de ces rétablissements pour réaliser un élargissement de l'ouvrage avec création d'un parvis piéton, ce qui permettrait ainsi de conserver la perspective dans l'axe historique et structurant de la rue René Coty.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Conformément à l'article 4-3 du « Protocole indice 2 concernant les mesures de pilotage et de suivi », la présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objet de préciser les modalités particulières de réalisation, de financement et de transfert de propriété des ouvrages liés à l'élargissement du pont René Coty.

ARTICLE 2 : MAITRISE D'OUVRAGE ET NATURE DES TRAVAUX

Dans le cadre d'une offre de concours, LISEA/COSEA s'engage à assurer pour le compte de la CUB la maîtrise d'ouvrage des ouvrages liés à l'élargissement du Pont René Coty comprenant la réalisation du parvis dans la version reconfigurée, ceux-ci constituant un ensemble techniquement indissociable des travaux de rétablissement du pont ressortant de ses obligations.

Les travaux à réaliser sont listés en Annexe 1 et sont détaillés en Annexe 2 des présentes.

ARTICLE 3 : DOCUMENTS TECHNIQUES FOURNIS APRES LA SIGNATURE DE LA CONVENTION

Dès signature de la Convention et pendant tout le déroulement des travaux jusqu'à leur achèvement, LISEA/COSEA s'engage à fournir l'ensemble des documents techniques suivants, qui doivent notamment permettre à la CUB de connaître la nature exacte des équipements qu'elle acquiert:

3.1 Avant les travaux :

1. La programmation

LISEA/COSEA communique à la CUB, dès signature de la Convention, une programmation générale de réalisation des travaux.

2. Approbation du dossier technique définitif

Les Parties conviennent qu'au jour de la signature de la présente Convention, les plans intégrés aux dossiers techniques figurant en annexe 2 des présentes ne précisent pas certains champs.

Aussi, les plans d'exécution définitifs portant sur l'ensemble des biens et parties susceptibles d'être remis à la CUB devront faire l'objet d'une approbation technique par son représentant.

L'approbation ou les observations seront données dans un délai maximal de trente (30) jours calendaires à compter de la réception des dossiers techniques définitifs, faute de quoi les dossiers sont réputés acceptés.

3. Le dossier d'exploitation sous chantier

LISEA/COSEA doit communiquer à la CUB au moins quatre (4) semaines avant le début d'exécution des travaux sur les voiries communautaires, un dossier d'exploitation sous chantier, en référence à la circulaire 96-14 du 06 février 1996.

Le dossier d'exploitation sous chantier comprend une étude destinée à présenter les modalités d'écoulement du trafic dans les meilleures conditions de sécurité et de fluidité. Pour ce qui concerne la sécurité, cette étude permet de rechercher et de définir les mesures les mieux adaptées pour assurer la sécurité des usagers d'une part, et des personnels travaillant sur le chantier d'autre part.

Les travaux sur le domaine public communautaire ne pourront pas commencer avant approbation de ce dossier d'exploitation sous chantier puis délivrance d'un arrêté d'autorisation d'exécution de travaux (AET) par la CUB.

La demande d'autorisation de voirie devra parvenir aux services techniques de la CUB au moins trois (3) semaines avant le début des travaux.

L'approbation ou les observations du représentant de la CUB (par délégation, les services techniques) doivent intervenir dans un délai maximum de trente (30) jours calendaires.

Par ailleurs, LISEA/COSEA fournira un schéma de circulation phasé dans le temps et détaillant les itinéraires empruntés avec le tonnage des véhicules utilisant la voirie communautaire.

4. *Etat des lieux avant travaux*

LISEA/COSEA procède à un état des lieux initial contradictoire permettant de constater les caractéristiques et l'état des chaussées, équipements et dépendances de l'ensemble des voies communautaires existantes concernées par le chantier.

Cet état des lieux portera également sur les ouvrages d'art impactés par la circulation de chantier.

Une convention particulière sera établie afin d'autoriser l'utilisation des voiries communautaires pour l'acheminement des matériaux nécessaires au chantier et définir les modalités pour leurs remises en état éventuelles.

5. *Plan de circulation générale*

LISEA/COSEA communique à la CUB, le plus en amont possible avant leur mise en œuvre, les modalités d'accès aux différentes zones de travaux et de circulation générale. Les voiries concernées sont dénommées « Itinéraires de chantiers » aux termes de la présente Convention.

3.2 Pendant les travaux

Afin de cadrer les interventions sur les itinéraires de chantier et les déviations provisoires pendant toute la durée des travaux, une convention spécifique de conservation de voirie sera signée entre LISEA/COSEA et la CUB. Elle précisera les modalités de surveillance et d'intervention sur le domaine routier communautaire durant la phase chantier.

3.3 Après exécution des travaux

Dès que les dessins de récolement sont dressés, LISEA/COSEA établit un dossier de remise définitive portant sur chaque voie et comprenant :

- une vue en plan,
- un profil en long,
- un profil en travers type section courante,
- un profil en travers type sur ou sous l'ouvrage, le cas échéant,
- une liste des occupants du sous-sol et les plans correspondants,
- les plans relatifs à la signalisation et aux dispositifs de sécurité,
- les DOE des ouvrages d'art ou hydrauliques dans la condition d'une remise,
- un schéma de principe de répartition des différents domaines.

Sont également joints au dossier de remise, la présente Convention et le procès-verbal de remise technique visé à l'article 6 ci-après.

Ce dossier est remis aux services techniques de la CUB dans un délai de six (6) mois à compter de la date de signature du PV de remise technique ou, le cas échéant, de la date de levée des réserves.

Les caractéristiques des voies rétablies satisferont aux règlements de voiries en vigueur à la CUB.

ARTICLE 4 : COUT ET MODALITES PREVISIONNELLES DE FINANCEMENT

Le coût global des ouvrages décrit dans l'annexe 1 liés à l'élargissement du Pont René Coty s'élève à 9 700 000 € HT qui seront pris en charge selon le plan de financement prévisionnel ci-après :

Coût global	RFF	LISEA/COSEA	CUB
9 700 000 € dont 800 000 € de travaux connexes ferroviaires réalisés par SNCF pour le compte de RFF	2 136 409 €	2 016 409 €	5 547 182 €

La CUB fait son affaire par convention distincte, de l'obtention de la quote-part de financement de RFF.

Pour assurer sa part de financement, la CUB a prévu de solliciter des subventions au titre du FST (à hauteur de 523 699 €) et du complément FST (à hauteur de 2 384 073 €), ceci sur la base de dossiers à constituer par elle, étant entendu que la Commune d'Ambarès-et-Lagrave a

déclaré renoncer au bénéfice de ces subventions afin de permettre leur affectation au projet considéré.

Dans l'hypothèse où ces subventions ne pourraient être obtenues ou dans le cas où leur montant viendrait à être réduit, la CUB proposera de nouvelles modalités de financement à intégrer dans un avenant à la présente Convention, tout en se réservant la possibilité de modifier la nature des ouvrages considérés et leur planning de réalisation, en accord avec LISEA/COSEA afin d'assurer le respect du calendrier global de la LGV SEA Tours-Bordeaux, et ceci sans préjudice des paiements dus à LISEA/COSEA sur la base de l'Echéancier prévisionnel joint en Annexe 4, si besoin est recalé en fonction de l'avancement des travaux, pour les travaux effectivement exécutés au titre de la Convention.

ARTICLE 5 : MODE DE FINANCEMENT ET ECHEANCIER PREVISIONNEL

Le montant à verser par la Communauté Urbaine au titre de la présente convention s'établit à 6.883.591 € HT, qui représente le coût de réalisation des ouvrages liés à l'élargissement du pont Coty, soit 9.700.000 € HT, diminué de la quote-part de 2.016.409 € à la charge de LISEA/COSEA et des 800.000 € de travaux connexes ferroviaires réalisées par SNCF pour le compte de RFF.

Les sommes dues sont versées par la CUB à COSEA, sur présentation de factures, selon les modalités de facturation suivantes :

1- Part financée en propre par la CUB, soit 2.639.410 € :

- Versement d'un premier acompte de 40%, soit 1.055.764 € à la signature de la présente convention
- Versement d'un deuxième acompte de 30%, soit 791.823, à 70% d'avancement des travaux
- Versement du solde de 791.823 € à l'achèvement des travaux dûment constaté par le PV de remise technique signé des 2 parties

2- Part de la CUB bénéficiant d'un financement externe, soit 4.244.181 €, dont 1.336.409 € au titre de la quote-part à la charge de RFF, 523.699 € financés par le FST et 2.384.073 € financés par le Complément FST :

- Versement d'un premier acompte de 30%, soit 1.273.254 € à l'obtention de chaque financement, et au plus tard avant le 30 juin 2013.
- Versement d'un deuxième acompte de 40%, soit 1.697.672 €, à 70% d'avancement des travaux
- Versement du solde de 1.273.255 € à l'achèvement des travaux dûment constaté par le PV de remise technique signé des 2 parties

En cas de retard ou d'impossibilité pour COSEA de facturer les travaux par suite de retards ou défaut de mise en place du financement, l'avenant prévu à l'article 4 tiendra compte des frais financiers décomptés chaque fin de trimestre à partir de l'Annexe 4, ceci à compter de la fin du 2ème trimestre 2013 (30 juin), au taux BCE + 3 points.

La CUB s'oblige à informer LISEA/COSEA des conditions d'obtention des financements externes.

Comme condition de recevabilité des factures, les avancements de travaux devront avoir été préalablement validés par LISEA avant d'être validés par la CUB.

Les factures sont à adresser à la Communauté Urbaine de Bordeaux – Pôle Finances – Service Exécution Budgétaire – Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux.

Les sommes dues à COSEA au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception des factures.

La Communauté Urbaine se libère des sommes dues par versement sur le compte ouvert au nom de COSEA, auprès de xxxxxxxxxx, code guichet xxxxx, n° de compte xxxxxxx, domiciliation xxxxx

ARTICLE 6 : REMISE DES EQUIPEMENTS A LA CUB

La remise des équipements relevant de la gestion ultérieure de la CUB se fera dans des conditions suivantes :

6.1 Remise des ouvrages

A la fin des travaux prévus à l'article 2, les divers ouvrages seront, à la demande de la partie la plus diligente, remis gratuitement en pleine propriété à la CUB, dans un délai de trois (3) mois à compter de la demande.

Sont considérés comme faisant partie des ouvrages remis gratuitement en pleine propriété à la CUB, les ouvrages d'art, les ouvrages d'assainissement et les traversées hydrauliques qui y sont intégrées.

LISEA/COSEA informera par écrit la CUB de la fin des travaux de la section de voie concernée et proposera une date de remise.

La remise intervient comme suit :

1. Une visite de sécurité sera assurée par les services techniques de la CUB, et fera l'objet d'un procès-verbal contradictoire signé entre la CUB et LISEA/COSEA. La signature du procès-verbal de visite pourra être assortie de réserves, si des travaux de parachèvement s'avéraient nécessaires. Une seconde visite de sécurité aura lieu pour constater la réalisation de ces travaux.
2. A la suite de la visite de sécurité et après la levée des éventuelles réserves, la remise fera l'objet d'un procès-verbal de remise contradictoire signé entre la CUB et LISEA/COSEA.
3. Le procès-verbal de remise signé attestera de la conformité des travaux aux projets annexés à la présente Convention, éventuellement modifiés dans les conditions prévues

à l'article 3, tant sur le plan des caractéristiques géométriques, de la signalisation, des dispositifs de sécurité que des structures de chaussées.

4. Le procès-verbal de remise emporte réception au sens de l'article 1792-6 du Code civil, sans préjudice cependant des dispositions du Contrat de Conception/Construction s'agissant des garanties particulières des ouvrages.

6.2 Mise en service des ouvrages

La mise en service peut intervenir avant la signature du procès-verbal de remise contradictoire tel que prévu à l'article 6.1. Elle est précédée de la prise d'un arrêté par le Maire de la Commune d'Ambarès-et-Lagrave qui formalise officiellement, par l'exercice de son pouvoir de police de la circulation, l'ouverture à la circulation publique de la section de voie nouvelle. LISEA/COSEA notifiera à la CUB, sous forme de lettre recommandée avec accusé de réception, la date précise retenue pour la mise en service.

6.3 Transfert de propriété des terrains

Les terrains acquis par LISEA/COSEA et destinés à entrer dans le domaine public routier de la CUB font l'objet d'une remise gratuite en pleine propriété qui interviendra après la délimitation du Domaine Public Ferroviaire Concédé. A cette occasion, LISEA/COSEA remet à la CUB les plans parcellaires faisant apparaître de manière précise les limites du domaine public transféré.

Après travaux, l'emprise des voiries rétablies sera transférée en pleine propriété à la CUB qui procédera au classement dans le domaine public routier communautaire.

Ces plans remplaceront en conséquence les schémas de principe de répartition des différents domaines.

Au vu des documents précités, les Parties se rencontreront afin de déterminer d'un commun accord l'assiette et le périmètre de la remise des terrains.

Le coût des actes portant transfert de propriété se révélant nécessaire, et éventuellement pris en la forme administrative, sera supporté par LISEA/COSEA.

ARTICLE 7 : GARANTIE DE PARFAIT ACHEVEMENT ET GARANTIE DECENNALE - RESPONSABILITE

7-1 Garanties

Pendant le délai de garantie de parfait achèvement d'un an à compter de la date d'effet du procès-verbal de remise, LISEA/COSEA prendra en charge la réparation de tous les désordres constatés dans les travaux exécutés en application de l'article 2.

Ces désordres feront l'objet de la part de la CUB, soit de réserves mentionnées au procès-verbal de remise soit, pendant la durée du délai de garantie, de notifications écrites pour ceux révélés postérieurement à la remise.

La garantie ne s'étend pas aux travaux nécessaires pour remédier aux effets de l'usure normale ou de l'usage de ces voies.

En application de la garantie décennale prévue par les articles 1792 et 2270 du Code civil, LISEA/COSEA reste responsable présumé de tout désordre apparaissant postérieurement à ce délai de garantie de parfait achèvement pendant dix ans à compter de la date d'effet de la remise de la voie rétablie.

7-2 Responsabilité

LISEA/COSEA est responsable, dans les conditions de droit commun, des dommages permanents de travaux publics résultant de la réalisation des ouvrages relevant du périmètre de la Convention.

LISEA/COSEA reste seul responsable des dommages matériels ou immatériels, qu'ils soient consécutifs ou non au préjudice des tiers et des usagers de chacun des domaines publics concernés.

A cet égard, la CUB ne pourra être recherchée ni appelée en garantie quelle que soit l'hypothèse pendant la durée des travaux jusqu'à la réception.

ARTICLE 8 : DUREE DE LA CONVENTION

La Convention prend effet à compter de sa signature et prend fin à l'extinction complète des obligations qui y sont mentionnées, sans préjudice des garanties dont bénéficient les ouvrages dont la propriété aura été transférée à la CUB.

ARTICLE 9 : LITIGES

Les litiges résultant de l'interprétation ou de l'exécution de la Convention feront l'objet d'une tentative de règlement amiable et, à défaut d'accord, seront portés devant le Tribunal de Bordeaux.

ARTICLE 10 : PIECES ANNEXES

Sont annexées à la Convention les pièces suivantes :

Annexe 1 : La liste des travaux financés au titre de la Convention (Annexe 2.1 du protocole de suivi d'Ambarès-et-Lagrange)

Annexe 2 : Dossiers techniques

- Plan général au 1/ 5000 ;
- Une note technique relative au dimensionnement des structures des chaussées ;
- Un dossier technique comprenant :

- Une vue en plan, échelle 1/500,
- Un profil en long, échelles 1/1000 – 1/100,
- Un profil en travers type, sur et hors ouvrage, échelle 1/100, définissant les caractéristiques géométriques et la constitution des chaussées.
- Des fiches techniques explicatives précisant notamment les normes et règlements utilisés pour la conception et présentant les hypothèses retenues et les résultats obtenus, les principes de déviations de réseaux et les principes de maintien des fonctionnalités urbaines.

Annexe 3 : Modèles de procès-verbaux

- Modèle de procès verbal de visite de sécurité
- Modèle de procès verbal de remise

Annexe 4 : Echancier prévisionnel de dépenses

Fait à Bordeaux, le

Monsieur Vincent FELTESSE
Président de la Communauté
Urbaine de Bordeaux

Monsieur Hervé TRICOT,
Président de LISEA

Monsieur Xavier NEUSCHWANDER
Administrateur du GIE COSEA

Annexe 2.1 : TABLEAU RECAPITULATIF DES BESOINS EN FINANCEMENTS COMPLEMENTAIRES

	Besoins Financements Complémentaires (en millions d'€uros)		
	Total surcoût périmètre RFF/COSEA (hors contrat de concession)	Observations	
Ouvrages liés à l'élargissement du pont René Coty			
Génie civil	6,400	Ce montant correspond à des travaux réalisés par la SNCF. Ces travaux seront payés directement par RFF à SNCF sur sa quote-part de financement	
Plus-value travaux ferroviaires (travaux connexes)	0,800		
Ecrans acoustiques sur ouvrages	0,080		
Plus-value mesures conservatoires et travaux préparatoires	0,750		
Travaux de chaussée et équipements sur « pont + parvis »	0,250		
Travaux de chaussée et aménagements hors « pont + parvis »	0,870		Prise en compte du projet de carrefour du 09/07/12 amendé le 09/08
Foncier complémentaire parcelle B1	0,250		
Mobiliers et équipements divers	0,300		Voir détail en Annexe 2.4 : Dossier détaillé des aménagements et équipements sur le pont et le parvis
Total	9,700		

PROJET LGV SEA
RETABLISSEMENT DES ROUTES COMMUNAUTAIRES
PROCES-VERBAL DE VISITE DE SECURITE

1 – Fiche Descriptive

- ✓ ROUTE N°: Nom :
 - Du PR : au PR :
 - Commune de

- ✓ Type de rétablissement
 - Définitif
 - Provisoire

2 – Visite de sécurité

- ✓ Pièces annexées au PV :

- ✓ Réserves éventuelles :

- ✓ Date de la visite de levée des réserves :

3 – Procès-verbal dressé en deux exemplaires (un pour chaque partie)

- ✓ Le :

Pour COSEA

Pour la CUB

**PROJET LGV SEA
RETABLISSEMENT DES ROUTES COMMUNAUTAIRES
PROCES-VERBAL DE RECEPTION PAR LE GESTIONNAIRE DES
TERRAINS ET DES AMENAGEMENTS**

1 – Fiche Descriptive

- ✓ Route N°: Nom :
 - Du PR : au PR :
 - Commune de

- ✓ Date de la visite de Sécurité (PV de visite de sécurité joint au présent PV) :

- ✓ Date de la mise en service :
 - Réserves éventuelles :

2 – Pièces annexes

- ✓ Plan de bornage :

Ce plan sera adressé après délimitation du domaine ferroviaire
- ✓ Dossier d'exécution – assainissement – chaussées – réseaux :
 - Vue en plan : n°
 - Profil en long : n°
 - Profils en travers : n°
 - Chaussées :
 - Plan des réseaux modifiés :
 - Réservations éventuelles pour réseaux futurs :
 - Note d'hypothèse des ouvrages d'art : n°

Les plans de recollement seront remis trois (3) mois maximum après la date de signature du PV de remise technique ou, le cas échéant, de la date de levée des réserves

- ✓ Identification des ouvrages d'art

✓ Dossier d'exécution des équipements d'exploitation et de sécurité

- Vue en plan : n°

Plan faisant apparaître les signalisations verticales et horizontales, les glissières, les dispositifs mis en place au titre du « GEFRA » avec des indications écrites complémentaires sur la nature des produits et les dispositifs spéciaux mis en place, par exemple : plots, réflecteurs, résine colorée

✓ Dossier d'exécution des aménagements d'environnement :

- Plan : n°

Plan des aménagements paysagers avec annotations en vue de l'entretien, par exemple : zone minérales à desherber, aire engazonnée à faucher, délaissé planté d'essences rustiques sans entretien ...

✓ Dossier d'intervention ultérieure sur l'ouvrage

Procès-verbal avec pièces annexes dressé en trois (3) exemplaires (un pour chaque partie),
Le

A cette date, le concessionnaire remet l'ouvrage au gestionnaire

Pour LISEA

Pour COSEA

Pour la CUB

* * * * *