Avenant n°1 à la convention de financement relative au financement des études et travaux connexes du Tram-Train du Médoc

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

d'une part,

et :

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

d'autre part,

Vu :

- La loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- Un protocole d'accord a été signé entre la Communauté Urbaine de Bordeaux, le conseil régional d'Aquitaine et Réseau ferré de France le 29 janvier 2010
- La convention relative au financement des études et travaux connexes du Tram-Train du Médoc signé le 08 mars 2012.

PREAMBULE

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

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

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

Les études Avant Projet - Projet des travaux provisoires pour la libération d'emprise du secteur Beyerman-La Vache-Cracovie (Lot 1) et du secteur Blanquefort-Beyerman (Lot 2) ont été transmises le 22 août 2012.

EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de :

- Modifier le coût et la durée des études et travaux connexes de l'opération,
- Modifier le plan de financement prévisionnel de l'opération

En conséquence, sont modifiés les articles 3.2 et 6.1 de la convention de financement signé le 08 mars 2012.

ARTICLE 2. ARTICLES MODIFIES PAR LE PRESENT AVENANT

Les articles 3.2 « Etudes et Travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF», 6.1 « Principe de financement», sont modifiés comme suit :

3.2 Etudes et Travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF

Les études et travaux connexes sous MOA RFF sont:

1- Les études et travaux préliminaires liés au dégagement de la zone du triangle de La Vache (Lot 1) se décomposent en trois opérations distinctes :
   - mise en sécurité des installations ferroviaires,
   - dépose des installations ferroviaires (y compris les installations ferroviaires de traction électrique de la portion de la ligne 586.000 impactée),
   - création du sas de Bonnaous.

2- Les études et travaux préliminaires liés au dégagement provisoire des installations côté OUEST de la zone située entre Beyreman et Blanquefort (Lot 2), se décomposent en trois opérations distinctes :
   - la mise en œuvre d'une protection ferroviaire,
   - le dégagement des installations entre Beyreman et Blanquefort,
   - la création de la halte de Bruges, côté Est.

3- Les études des travaux restants (Lot 3) à savoir:
   a- les travaux liés à la mise en définitive des installations sont :
      - Mise en conformité des postes de la Vache et sécurisation
      - Dépose des appareils de voie (Ag20, Ag 31, Ag embranchement SBA) et remplacement par de la voie courante
      - Dégagement des installations Ravezies-Bonnaous
      - Mise en définitive du SAS de Bonnaous
      - Assainissement de la sous station de Blanquefort
   b- les travaux liés aux travaux CUB impactant les installations du RFN suivants :
      - Impacts de la création de la passerelle de Blanquefort
      - Impacts de la création de l'OA 3 au croisement de Beyerman
   c- liés à la dépose de la limitation de vitesse à 40km/h à savoir :
      - Modifications des passages à niveau et dépose des signaux
      - Automatisation du passage à niveau 9

- Mise sur potence du tableau indicateur de vitesse
- Retour courant traction et liaisons transversales (circuits de voie,…)

4- Les études et prestations diverses sont:
   - la mise en œuvre de prestations pour Tiers (Autoprowa)
   - les missions de sécurité ferroviaire liées aux travaux sous MOE non SNCF,
   - l'avis SNCF concernant le dossier AVP Tysia
   - le dossier AVP sur l'ouvrage dénivelé de Beyreman (OA3),
   - la prestation de MOE pour le suivi de la construction des Ouvrages d'art.

A l'issue des études du lot 3, le montant des travaux correspondant aux travaux définitifs fera l'objet d'un nouvel avenant.

Pour effectuer les études et travaux sous MOA RFF, la CUB s'engage à fournir à RFF tous les éléments d'études sur le projet en sa possession.

ARTICLE 6.1 PRINCIPE DE FINANCEMENT :

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

Le coût total pour les études et travaux lot 1 & 2 et études lot 3 est estimé à 12,019 M€ aux conditions économiques de mai 2009, réparti comme suit :

- Le coût des études et travaux lot 1 et lot 2 sous maîtrise d'ouvrage RFF mentionnés à l'article 3.2 à l'issu des études AVP-PRO lot 1 et lot 2 est estimé à 11,556 M€ HT aux conditions économiques de mai 2009
- Le coût des études du lot 3 sous maîtrise d'ouvrage RFF, mentionnés à l'article 3.2 a été estimé à dire d'experts à 0,309M€ HT aux conditions économiques de mai 2009
- Les frais de RFF (hors frais de perturbations) estimés à 0,154 M€ HT aux conditions économiques de mai 2009, soit 195 000 € HT en euros courants.

Le détail estimatif est joint en annexe 1.

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des travaux,
- de l'évolution de l'indice TP01 sur la base, de l'actualisation entre les conditions économiques de référence et celles de juillet 2012 d'une part, et, d'un taux prévisionnel de 4% par an au-delà de juillet 2012 d'autre part.

A titre d'information, il est estimé à 15M€ HT en euros courants.

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

ARTICLE 3. MESURE D'ORDRE

Les dispositions de la convention initiale non modifiées par le présent avenant demeurent applicables dès lors qu'elles ne sont pas contraires aux stipulations du présent avenant.

Il est établi en trois exemplaires originaux. Il prend effet à compter de la dernière des trois dates de signature ci-dessous.

A Bordeaux, le

Pour la Communauté urbaine de Bordeaux,	**Pour Réseau Ferré de France,**
Le Président	**Le Directeur Régional**
Vincent Feltesse	**Bruno de MONVALLIER**

Annexe 1 : Estimation des coûts études et travaux des prestations sous maitrise d'ouvrage RFF + aléas et frais RFF (hors frais de circulation) :

	Coût Lot 1+2 CE Mai 2009 (€)	Coût Etudes Lot 3 CE Mai 2009 (€)	Coût Global CE mai 2009 (€)	Coût € courants (K€)
LOT1 - Mise en sécurité des installations ferroviaires	539 300		539 300	682 800
LOT1 - Dépose des installations ferroviaires	723 000		723 000	915 400
LOT1 - Création du SAS de Bonnaous	193 000		193 000	244 400
LOT2 - Protection ferroviaire	1 972 000		1 972 000	2 497 000
LOT2 - Dégagement des installations	4 380 000		4 380 000	5 545 400
LOT2 - Déplacement halte de Bruges	752 000		752 000	952 000
LOT2 - Base travaux	391 700		391 700	496 000
Total Travaux	8 951 000		8 951 000	11 332 000
Aléas sur travaux	464 000		464 000	586 000
Avis dossier	170 000		170 000	
MOE	1 616 000	300 000	1 916 000	2 426 000
MMO	355 000	9 000	364 000	461 000
MOA RFF	144 000	10 000	154 000	195 000
TOTAL DE L'OPERATION	**11 700 000**	**319 000**	**12 019 000**	**15 000 000**