

**Convention de
financement des
études et travaux sur
le domaine de la
Communauté urbaine
de Bordeaux liés à la
suppression du
bouchon ferroviaire
de Bordeaux mise à 4
voies entre La
Benauge et Cenon –
incidences liées à
l'infrastructure
tramway**

ENTRE LES SOUSSIGNES

LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX, domiciliée Esplanade Charles de Gaulle – 33076-Bordeaux CEDEX, désignée ci-après « CUB », représentée par **Monsieur Vincent FELTESSE**, le Président de la CUB, en vertu de la délibération n°2013/ du conseil de communauté en date du 2013

Ci-après désignée « **La CUB** »

Et

Réseau ferré de France, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par **Monsieur Bruno DE MONVALLIER, Directeur Régional**, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **RFF** »

RFF et la CUB étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement « une Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1.OBJET.....	5
ARTICLE 2.MAITRISE D’OUVRAGE.....	6
ARTICLE 3.DUREE DE L'OPERATION ET DE LA CONVENTION.....	6
ARTICLE 4.MODALITES D'EXECUTION DES TRAVAUX REALISES PAR RFF.....	7
4.1 CONDITIONS D'EXÉCUTION.....	7
4.2 STABILITÉ DES OUVRAGES APPARTENANT À LA CUB.....	7
4.3 PRESCRIPTIONS DES SERVICES DE SÉCURITÉ DE L'ÉTAT.....	7
ARTICLE 5.SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION.....	8
ARTICLE 6.GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES REALISES.....	8
ARTICLE 7.RESPONSABILITES.....	8
ARTICLE 8.DISPOSITIONS FINANCIERES.....	9
8,1 ESTIMATION DE L'OPÉRATION.....	9
8,2 PRINCIPE DE FINANCEMENT.....	10
8,3 MODALITÉS DE VERSEMENT DES FONDS.....	10
8,4 DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	11
ARTICLE 9.RESILIATION DE LA CONVENTION.....	11
ARTICLE 10.GESTION DES ECARTS.....	12
ARTICLE 11.FORCE MAJEURE.....	12
ARTICLE 12.NOTIFICATION.....	12
ARTICLE 13.LITIGES.....	13

ANNEXES

Annexe 1 : Détail estimatif du coût de l'arrêt du réseau de tramway et mise en place de bus de substitution répartition financière

Annexe 2 :Détail estimatif des études et travaux sous MOA CUB

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,

II A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIIT

Dans le cadre du projet « suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux 2° phase », il est prévu par RFF de mettre à 4 voies la section de ligne Paris-Bordeaux comprise entre la bifurcation de Cenon et la gare de Bordeaux St Jean. L'opération de mise à 4 voies dans ce secteur nécessite la création d'un nouvel ouvrage ferroviaire en gare de Cenon.

Le pôle multimodal de Cenon a pour vocation d'offrir aux passagers des TER circulant au nord de la gare de Bordeaux Saint Jean, un point d'échange en rive droite de la Garonne, avec la ligne A du tramway de l'agglomération bordelaise.

La première phase de construction du pôle multimodal a été terminée fin 2008.

La 2^{ème} phase consistera à construire un nouvel ouvrage de type poutrelles enrobées qui supportera les futures voies V1s et V2s d'une longueur de tablier de 64.25m et de 10.40m de large, ses appuis intermédiaires à réaliser au droit des chaussées actuelles, seront exécutés dans l'axe des appuis de l'ouvrage existant.

Des quais longitudinaux en partie identiques aux quais de l'ouvrage existant seront construits de part et d'autre du tablier.

L'accès des voyageurs au quai RFF est prévu par des escaliers implantés de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès, un ascenseur handicapés dessert chaque quai en liaison avec le quai central du tramway.

Le projet correspondant à cette 2^{ème} phase doit s'achever au premier trimestre 2014.

L'ensemble de ces travaux se déroulera concomitamment à l'exploitation de la ligne A du tramway.

Pour ce qui est de la réalisation du projet ferroviaire dans son ensemble (mise à 4 voies entre Cenon et Benauges et doublement du pôle multimodal) RFF a déterminé que ce projet d'infrastructure ferroviaire ne nécessitait pas l'approbation d'un dossier préliminaire de sécurité.

Pour ce qui est des interfaces avec le système exploitation tramway, le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés du Sud Ouest (STRMTG BSO) demande dans un premier temps qu'un dossier de définition de sécurité soit établi et dans un

deuxième temps de leur fournir un dossier préliminaire de sécurité qui sera établi et validé par l'Expert ou Organismes Qualifiés et Agréés (EOQA) insertion urbaine sur la partie Tramway et l'interface avec la halte SNCF.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention a pour objet de préciser les obligations de RFF, propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, à l'encontre de la Communauté relatives à l'exécution et au financement des prestations objet de la présente convention incluant :

- La prise en charge financière des modifications de services du réseau de transport urbains, de la perte d'exploitation de la ligne A du tramway et des mises en place de réseau de substitution bus, des consignations de mise en sécurité et de régulation induites par les travaux engagés par RFF ;
- La prise en charge financière des études, de la surveillance, et des travaux de déplacement d'un poteau support Ligne Aérienne de Contact (LAC) avec recalage de son profil en long sur la partie Est de l'ouvrage du pont rouge afin de permettre la réalisation des travaux de génie civil à proximité et sous l'ouvrage en vue de la construction du 2^{ème} ouvrage RFF ;
- La prise en charge financière de la remise en situation d'origine des supports de LAC après achèvement des travaux de génie civil de RFF si nécessaire ;
- La prise en charge financière de la déviation et/ou protection des réseaux au droit de la plateforme (MFA / MFO, SLT), si une telle intervention est nécessaire ;
- La prise en charge financière, des études, de la surveillance et du contrôle extérieur des travaux ferroviaires, et travaux de déplacement ou de suppression des réseaux au droit de la plateforme du tramway (MFA /MFO, assainissement, éclairage, signalisation lumineuse de trafic et arrosage) en vue de la construction des micropieux des escaliers et ascenseurs permettant l'accès aux quais ferroviaires, si une telle intervention est nécessaire ;
- La prise en charge financière des études de définition des interfaces avec le système exploitation tramway et les travaux RFF confortées par des missions de premier et deuxième regard sécurité nécessitant l'avis d'Expert ou Organismes Qualifiés et Agréés (E.O.Q.A.), portant sur la cohérence globale, l'approche système et l'insertion urbaine (principe du double regard conformément au décret STPG n°2003-425 du 9 mai 2003) ainsi que les études et l'assemblage des éléments constituant le dossier de préliminaire de sécurité sur la partie interface entre la halte SNCF et le tramway ;
- La réalisation, à défaut, la prise en charge financière, des travaux de la fourniture et pose des équipements de cheminement (barrière, éclairage) vers la station de tramway sur l'espace dénommé "zone d'échange" ;

- La réalisation, à défaut, la prise en charge financière de la réfection du revêtement de sol de la zone d'échange ;
- La prise en charge financière de la réfection de la zone engazonnée et pourvue d'arroseurs (si dégradés) utilisés pour le chantier (ou non arrosés) pendant les travaux. La constatation de l'état de dégradation sera assurée contradictoirement entre les services de la Communauté et ceux de RFF.
- La prise en charge financière de la remise en état de toute la zone occupée par les entreprises missionnées dans le cadre des travaux de RFF (bordures granit, lisses aluminium,...) ;
- les modalités techniques et financières de la gestion ultérieure des équipements de cheminement réalisés dans le cadre de la présente convention.
- Les incidences sur la voirie des opérations menées par RFF feront l'objet d'une convention spécifique.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

- La Communauté assurera la maîtrise d'ouvrage de:
 - ☐ les études de définition des interfaces avec le système exploitation tramway et les travaux RFF confortées par des missions de premier et deuxième regard sécurité nécessitant l'avis d'Expert ou Organismes Qualifiés et Agréés (E.O.Q.A.), portant sur la cohérence globale, l'approche système et l'insertion urbaine (principe du double regard conformément au décret STPG n°2003-425 du 9 mai 2003), ainsi que les études et l'assemblage des éléments constituant le dossier préliminaire de sécurité sur la partie interface entre la halte SNCF et le Tramway;
 - ☐ les études et les travaux de déplacement provisoire d'un poteau support Ligne Aérienne de Contact (LAC);
 - ☐ la remise en situation d'origine du support de LAC après achèvement des travaux de génie civil de RFF ;
 - ☐ les études et travaux de déplacement des réseaux au droit de la plateforme du tramway (MFA /MFO, assainissement, éclairage, signalisation lumineuse de trafic et arrosage);
 - ☐ la surveillance et le contrôle extérieur des travaux ferroviaires ;
 - ☐ Avec son exploitant Tbc : définition des modifications de services du réseau de transport urbains, de la surveillance de chantier (travaux préliminaires), des consignations de mise en sécurité et de régulation induits par les travaux engagés par RFF.
- RFF assurera la maîtrise d'ouvrage de :
- L'étude et la réalisation, à défaut des travaux de la fourniture et pose des équipements de cheminement (barrière, éclairage) vers la station de tramway sur l'espace dénommé "zone d'échange" ;

- La réalisation, de la réfection du revêtement de sol de la zone d'échange ;
- La réfection de la zone engazonnée et pourvue d'arroseurs (si dégradés) utilisés pour le chantier (ou non arrosés) pendant les travaux..
- La fourniture et pose de rails "halfen" sous le tablier du nouveau pont
- La remise en état de toute la zone occupée par les entreprises missionnées dans le cadre des travaux de RFF (bordures granit, lisses aluminium,...) ;
- RFF se charge également de recueillir tous les accords préalables ou autorisations nécessaires à l'exécution de ses travaux.

ARTICLE 3. DUREE DE L'OPERATION ET DE LA CONVENTION

- La fin des travaux du nouveau pont ferroviaire de Cenon est prévue pour Mars 2014.
- Les travaux de mise en situation définitive des supports LAC (financement RFF) se feront après achèvement ou en concomitance des travaux de RFF.
- Les travaux de fourniture et pose des barrières, éclairage, revêtement de sol (conduite d'opération et financement RFF) devront être réalisés pour mars 2014, date de fin de travaux de l'ouvrage ferroviaire.
- Les travaux de réfection et de traitement de la pelouse (à financer par RFF) ne pourront intervenir qu'après achèvement des travaux de RFF et devront être achevés dans un délai maximal de 3 mois.
- La convention prendra effet à la date de sa notification.
- La convention s'achèvera après le dernier règlement de situation financière suite à l'achèvement des travaux objets de cette convention.

ARTICLE 4. MODALITES D'EXECUTION DES TRAVAUX REALISES PAR RFF

4.1 Conditions d'exécution

L'ensemble de ces travaux se déroulera concomitamment à l'exploitation de la ligne A du tramway.

Les études d'exécution et les travaux menés par RFF aux abords du tramway seront soumis à un contrôle extérieur piloté par le délégataire de transports publics de la CUB afin de vérifier l'application par la MOE ferroviaire et les entreprises de travaux, des consignes de sécurité à mettre en oeuvre sous exploitation Tramway.

Certaines étapes de la construction du nouveau pont ferroviaire nécessiteront des interruptions des circulations du tramway. Ces interruptions sont précisées en annexe 3. Elles entraîneront des modifications de services du réseau de transport urbains, des mises en place de réseau de substitution bus, des consignations de mise en sécurité et induiront des pertes d'exploitation de la ligne A du tramway.

L'ensemble de ces travaux se déroulera concomitamment à l'exploitation de la ligne A du tramway.

4.2 Stabilité des ouvrages appartenant à la CUB

Afin de ne pas compromettre la stabilité des ouvrages et installations existants, le maître d'œuvre désigné par RFF et les entreprises missionnées par RFF devront prendre toutes les dispositions techniques dans la conception et la réalisation des ouvrages pour prévenir les désordres et mouvements divers qui pourraient survenir au moment de leur réalisation ou postérieurement à celle-ci.

Préalablement au démarrage du chantier, il est procédé à un constat d'état des lieux sous forme de procès-verbal au cours d'une visite contradictoire en présence de la Communauté, de ses prestataires et de son exploitant du réseau Tbc.

4.3 Prescriptions des services de sécurité de l'Etat

RFF s'engage à respecter ou faire appliquer les prescriptions des services de l'Etat – STRMTG BSO, notamment en ce qui concerne la gestion des entrées et sorties des engins de chantier lors du franchissement des voies du tramway ou pour ce qui concerne la vérification quotidienne des implantations des dispositifs de protection des travaux.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Le suivi de l'exécution de la convention est assuré par un comité technique au sein duquel les parties à la convention sont représentées.

Ce comité a pour objet :

- d'informer le(s) Financier(s) de l'avancement des études et/ou travaux,
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier pour décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Ce comité se réunira au démarrage et à la fin des travaux, et en cas de besoin à l'initiative de la communauté ou de RFF..

ARTICLE 6. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES REALISES

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

- Surveillance,
entretien,
toutes réparations,
renouvellement des ouvrages avec leurs capacités initiales.
- RFF remettra la pleine propriété des équipements barrières et éclairages et des revêtements de sols réalisés dans la zone d'échange à la Communauté qui en assurera les charges financière et technique de la gestion ultérieure. La remise de ces installations à la Communauté s'effectuera en présence du délégataire et fera l'objet d'un rapport contradictoire établi par RFF et cosigné par la CUB et RFF. RFF

assurera la charge et le suivi de l'ensemble des garanties réglementaires relatives à la réalisation de ces ouvrages (parfait achèvement,...).

- RFF assurera la charge financière et technique de la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements situés sur les quais ferroviaires et les circulations verticales d'accès (ascenseurs et escaliers) ainsi que tous les équipements qui s'y rattachent (éclairage,...).
- L'implantation d'équipement ou de matériel sur la zone d'échange devra préalablement être validée par les services de la Communauté en charge de la délégation de service public relative au transport collectif et devra faire l'objet de convention (s) spécifique (s) d'occupation.

ARTICLE 7. RESPONSABILITES

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

La Communauté est uniquement responsable des dommages accidentels, pouvant survenir à l'occasion de l'exécution des travaux dont elle assure la maîtrise d'ouvrage (sauf faute de la victime ou cas de force majeure), qui pourraient être causés :

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

La Communauté restera responsable des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements dont elle a la charge. Toutefois, la Communauté se réserve la possibilité d'engager une action récursoire en cas de faute d'un constructeur.

La Communauté reste propriétaire de l'ensemble de la plate-forme tramway, de la zone d'échange du tréfonds et des terrains d'emprises au droit des circulations verticales (ascenseurs).

RFF supporte les conséquences pécuniaires des accidents ou dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux dont il assure la maîtrise d'ouvrage, et qui pourraient être causés :

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

Pour ce faire, une procédure sera mise en application entre le MOE de RFF et ses entreprises extérieures visant à faire prendre en charge par leurs assurances toute dégradation qui pourrait survenir aux installations du tramway.

RFF restera responsable des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements dont il a la charge.

RFF reste seul responsable (de manières juridique et financière) en cas de désordres induits par les travaux engagés sous sa maîtrise d'ouvrage ou résultant de l'exploitation des circulations verticales permettant l'accès aux quais ferroviaires.

Observations :

La Communauté attire l'attention de RFF sur la présence d'un câble cuivre de 70mm², sous la plate-forme et la zone d'échange. Ce câble a été réalisé lors de la construction du tramway, à la demande de RFF pour assurer la mise au rail et la gestion des courants de défaut des suspentes de LAC mises en place sous le pont ferroviaire.

Le cheminement exact de ce câble est inconnu ; seuls sont connu le point de pénétration au droit de la plate-forme et le point de raccord au poteau LAC référencé [...]. RFF et ses entreprises devront prendre toutes les mesures pour assurer lors de leurs travaux la continuité de mise au rail.

ARTICLE 8. DISPOSITIONS FINANCIERES

8,1 Estimation de l'opération

Le coût des opérations supportées par la Communauté urbaine et visées aux articles précédents est évalué à 1 018 618,91€ H.T. La charge financière est supportée exclusivement par RFF.

Le détail de la répartition financière, par poste de dépenses, figure en annexe 1 et 2.

La Communauté à l'issue des travaux, présentera pour chaque poste, un décompte général ou état des dépenses engagées afin d'obtenir le solde des paiements.

8,2 Principe de financement

RFF s'engage à rembourser à la Communauté Urbaine toutes les dépenses que les travaux décrits aux articles précédents entraîneraient pour l'établissement public de coopération intercommunale, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les prestations de sécurité liées au maintien de l'exploitation du tramway, les frais correspondants aux aménagements programmés des circulations des transports en commun et les éventuels frais de perturbations des transports en commun constatés.

L'estimation de l'opération et le besoin de financement visés aux articles de la présente convention ne sont donnés qu'à titre indicatif. Chaque partie s'engage à rembourser les dépenses réellement faites par l'autre dans les conditions visées à l'article précédent.

Les montants HT seront majorés de la TVA au taux en vigueur.

S'agissant d'une contribution assimilée à une indemnité pour dommages et intérêts, celle –ci est exonérée de TVA.

8,3 Modalités de versement des fonds

Après réception de l'intégralité des travaux, la Communauté urbaine présentera, pour toutes les études et travaux réalisés, le relevé des dépenses finales sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les frais de perturbations du réseau TBC réellement justifiés, les prestations de sécurité des circulations du tramway.

Sur la base de celui-ci, la Communauté urbaine procédera alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

La Communauté urbaine de Bordeaux procède auprès de **Réseau Ferré de France** aux appels de fonds comme suit :

- à la date de prise d'effet de la présente convention (notification), un premier appel de fonds correspondant à 30 % du besoin de financement, soit la somme de 305 585,67 €HT ;
- après le démarrage des études et travaux et dès que l'avance provisionnelle de 30 % est consommée, des acomptes au minimum trimestriels, fonction de l'avancement des études et travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et par le besoin de financement visé à l'article 8.2.

Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le Directeur des grands travaux et des Investissements de déplacement de la CUB.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % des montants limites définis à l'article 8.2.

- Solde

Après achèvement de l'intégralité des études et travaux menés au titre de la présente convention, la CUB dresse le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Sur la base de celui-ci, la CUB procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Les sommes dues par RFF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de l'avis à payer. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux légal en vigueur à la date à laquelle ces intérêts auront commencé à courir, augmenté de deux points.

8,4 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures
		Nom du service
CUB	Monsieur le Receveur de la CUB – Recettes des Finances de la CUB Esplanade Charles de Gaulle 33076 BORDEAUX Cedex	DCGC
RFF	Pôle finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service finances et gestion des flux – unité back office exploitation

ARTICLE 9. RESILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

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

ARTICLE 10. GESTION DES ECARTS

L'estimation de l'opération visée à l'article 8 n'est donnée qu'à titre indicatif.

Si le besoin de financement indiqué à l'article 8 devait être dépassé, la CUB devrait obtenir de RFF l'autorisation de dépassement correspondant avant l'engagement des travaux. RFF procédera alors à un engagement complémentaire. Cet accord sera formalisé par un avenant à la présente convention.

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

ARTICLE 11. FORCE MAJEURE

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard un engagement au titre de la convention de financement, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'un événement intervenant au cours de la convention et présentant les caractéristiques de la force majeure, telles que définies ci-après.

La force majeure est définie comme tout événement extérieur aux parties, imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et rendent de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties de ces obligations au titre de la convention de financement.

Constituent notamment un événement de force majeure, dans le cadre de la convention de financement, les cas suivants :

- la guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages ;

- les cataclysmes naturels tels que les violentes tempêtes, les cyclones, les tremblements de terre, les raz de marée, les inondations, la destruction par la foudre ;
- les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations quelles qu'elles soient ;
- - les boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, les occupations d'usines et de locaux, les arrêts de travail se produisant dans les entreprises de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité.

ARTICLE 12. NOTIFICATION

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

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

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple, fax ou courrier électronique à :

Pour RFF,
Direction Régionale Poitou-Charentes / Aquitaine
88/89 quai des Chartrons – CS 80004 – 33070 Bordeaux Cedex
Tél : 05 56 93 54 00
Fax : 05 56 93 54 27

Pour La CUB,
DCGC
Esplanade Charles de Gaulle
33076 Bordeaux Cedex

ARTICLE 13. LITIGES

A défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du Tribunal administratif de Bordeaux.

Fait en deux exemplaires originaux,

A *BORDEAUX*, le
Pour RFF,

Bruno de MONVALLIER

A *BORDEAUX*, le
Pour La CUB,

Vincent FELTESSE

ANNEXES

Annexe 1- Détail estimatif du coût de l'arrêt du réseau de tramway et mise en place de bus de substitution répartition financière

Annexe 2- Détail estimatif des études et travaux sous MOA CUB

ANNEXE 1

Halte ferroviaire Cenon pont Rouge Arrêts d'exploitation du tramway demandés par R.F.F.

Arrêt d'exploitation du Tramway - Cenon Pont Rouge suppression bouchon ferroviaire			
barème UTP au: 01/01/2013			Montant € HT
10 premières mn :	110,31 €	1ère heure	1 797,31 €
minute supplémentaire	33,74 €	2ème heure	2 024,40 €
nuit longue de 21h à 4h	jeudi au samedi	4,5h d'interruption	8 882,71 €
	dimanche au mercredi	3,5h d'interruption	6 858,31 €

consignation / déconsignation 683,51 €

Forfait horaire participation réunion coût horaire 122,50 €

RESEAU SUBSTITUTION à partir de 21h

Dimanche	2 629,04 € HT par jour	P.M.
jeudi au samedi	1 793,16 € HT par jour	
dimanche au mercredi	1 687,00 € HT par jour	

Coût des déviations de lignes ponctuelles

Heure Conduite	38,95 €/h	P.M.
Heure Conduite de nuit	50,38 €/h	P.M.
Coût kilométrique bus	1,011 €/km	P.M.

Interventions demandées par SNCF			
Sans perte exploit		consignations	Pour Mémoire
Arrêt d'exploitation 69 jours	21h-4h	perte exploitation dimanche au mercredi	473 223,39
	69	réseau substitution	116 403,00
		consignations	47 162,19
Arrêt d'exploitation 16 jours	21h-4h	perte exploitation jeudi au samedi	142 123,36
	16	réseau substitution	28 690,56
		consignations	10 936,16
Total arrêt d'exploitation 85 jours		sous total	818 538,66
contrôle fin de chantier remise en service (2 pers 2h 12 jours)	340	75,40 €	25 635,25
préparation chantier	42	123 €	5 145,00
		TOTAL	849 318,91 €HT*

remarque :
85 nuits prévues mais seulement 64 positionnées dans le planning dont 12 jeudi.
Pour les 21 nuits non positionnées, nous prendrons 4 nuit en jeudis et le reste en nuit di-me

* prix valeur janvier 2013

**Planning fourni par Mr. Vincent Brousseau
Infra INGENIERIE Sud Ouest le 18/12/2012**

Mise à jour le 18/12/2012

BFB2 POLE MULTIMODAL DE CENON

Calendrier des interruptions prévisionnelles des circulation routières et Tramway

2012	2013												2014
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													
31													

Synthèse des interruptions de circulation de nuit

TRAM	Voie 1 sens	Voie complète
85	56	7

Cette synthèse est la somme des nuits nécessaires aux activités impactant les circulations. Le planning prévisionnel intègre des activités simultanées.

Légende

Interruption de circulation nocturne	
TRAM	Voie
1 sens	1, 2, 3 ou 4
2 sens	

NOTE:
Les configurations routières sont explicitées dans le Dossier d'Exploitation Sous Chantier.
Les configurations 2,3 et 4 correspondent à des fermetures ponctuelles de nuit et représentées par le remplissage en vert ou bleu.

ANNEXE 2**Halte ferroviaire Cenon pont Rouge
Etudes et travaux liés à l'exploitation du tramway imputés à R.F.F.****Etudes et surveillance du contrôle extérieur des travaux ferroviaires.**

Détail estimatif des études et travaux sous Maîtrise d'Ouvrage Tbc.

- Analyse de l'impact des travaux sur l'exploitation de la ligne A du tramway, vérification de l'impact des travaux sur les circulations des rames (limitation de vitesse éventuelle, consignation LAC, adaptation des cheminements, etc...), sur la circulation des usagers depuis les quais existants vers les stations tramway ainsi que les accès depuis et vers les voiries.
- Analyse de l'impact sur l'infrastructure du tramway tel que proximité des travaux au droit des réseaux d'assainissement longitudinaux et transversaux de la plateforme, des chambres de tirage MFA/MFO, déplacement du poteau LAC et recalage du profil en long. Travaux d'adaptation et déplacement d'équipements divers.
- Contrôle extérieur des travaux ferroviaires afin de vérifier l'application par la MOE ferroviaire et les entreprises de travaux, des consignes de sécurité à mettre en œuvre sous exploitation TW.

Soit un montant total estimé à 44 300.00€HT.

Etudes, surveillance et réalisation des travaux de déplacement d'un poteau de LAC.

Détail estimatif des études et travaux sous Maîtrise d'Ouvrage Tbc.

- Etudes, fourniture matériel et travaux d'adaptation et d'abaissement de la ligne aérienne de contact au droit du nouveau pont RFF
- Fourniture et pose de bras de rappel compensés sous le nouvel ouvrage, sur des rails " halfen" préalablement fournis et posés par le constructeur du tablier (MOA RFF)
- Fourniture et travaux de mise en place du poteau LAC LA070 avec nouveaux armements pour le rétablissement de la vitesse commerciale

Soit un montant total estimé à 120 000.00€HT.

Etudes, surveillance et réalisation des travaux de déviation et/ou protection des réseaux au droit de la plateforme tel que MFA / MFO SLT si nécessaire.

Pour mémoire

Etudes de définition des interfaces avec le système tramway accompagnées des missions E.O.Q.A.

- Missions de premier et deuxième regard sécurité nécessitant l'avis d'Expert ou Organisme Qualifiés et Agréés (E.O.Q.A.) portant sur la cohérence globale, l'approche système et l'insertion urbaine.

Soit un montant total estimé à 5 000.00€HT.