

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

**EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE COMMUNAUTE**

**Séance du 17 janvier 2014
(convocation du 7 janvier 2014)**

Aujourd'hui Vendredi Dix-Sept Janvier Deux Mil Quatorze à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAUTE Jean-Michel, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. ROSSIGNOL PUECH Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, Mme DE FRANÇOIS Béatrice, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MADRELLE Nicolas, Mme TERRAZA Brigitte, M. VERNEJOUL Michel, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, Mlle DELTIMPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. DUPOUY Alain, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHOUX Jacques, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, Mme LIMOUZIN Michèle, M. LOTHAIRE Pierre, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. REIFFERS Josy, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUYEYRE Matthieu, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. JUPPE Alain à DUCHENE Michel à partir de 10 h15
M. BRON Jean-Charles à M. SOLARI Joël
Mme. CARTRON Françoise à M. PIERRE Maurice
M. FAVROUL Jean-Pierre à M. GAÜZERE Jean-Marc
Mme. FAYET Véronique à M. ROBERT Fabien jusqu'à 10 h 40
M. PUJOL Patrick à M. POIGNONEC Michel
M. SOUBABERE Pierre à M. HERITIE Michel
M. BOUSQUET Ludovic à Mme. COLLET Brigitte
Mme. CAZALET Anne-MARIE à M. DAVID Jean-Louis jusqu'à 10 h 30
Mlle. COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel
M. COUTURIER Jean-Louis à Mme. LACUEY Conchita jusqu'à 10 h 10
M. DELAUX Stéphan à M. DUCASSOU Dominique
Mlle. EL KHADIR Samira à Mlle. DELTIMPLE Nathalie

M. GALAN Jean-Claude à M. GUICHARD Max
M. GUICHEBAROU Jean-Claude à M. FLORIAN Nicolas
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. DUBOS Gérard
M. JOANDET Franck à M. ROSSIGNOL PUECH Clément
M. JOUBERT Jacques à Mme. CHAVIGNER Michèle
Mme. LAURENT Wanda à Mme. DESSERTINE Laurence
M. MOGA Alain à M. DUPOUY Alain
M. PAILLART Vincent à M. AMBRY Stéphane
Mme. PARCELIER Muriel à M. GUYOMARC'H Jean-Pierre
M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel
Mme. SAINT-ORICE Nicole à M. SIBE Maxime
Mme. WALRYCK Anne à Mme. TOUTON Elisabeth

EXCUSES :

LA SEANCE EST OUVERTE

Marchés Publics - 08 308 U, maîtrise d'œuvre pour l'extension du réseau des transports en commun en site propre - Avenant n°5 - Autorisation

Monsieur CHAUSSET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Dans le cadre de la 3^{ème} phase du tramway, le marché de maîtrise d'œuvre pour les extensions des lignes A, B et C et les études générales transversales et systèmes a été notifié le 22 septembre 2008 au groupement SYSTRA/ INGEROP Conseil et Ingénierie/ COTEBA développement / ECCTA INGENIERIE SAS / BLP / SIGNES pour un montant de 22 600 006 euros ht.

Ce marché est décomposé en une tranche ferme et 7 tranches conditionnelles :

- Tranche ferme (Lignes A, B, C et systèmes, études jusqu'à l'AVP) : 4 233 534 euros h.t. ;
- Tranche conditionnelle 1 (ligne A – Mérignac - études opérationnelles et suivi des travaux): 3 049 318 euros h.t. ;
- Tranche conditionnelle 2 (ligne B - études opérationnelles et suivi de l'extension vers Pessac Alouette) : 3 304 278 euros h.t. ;
- Tranche conditionnelle 3 (ligne B - études opérationnelles et suivi des travaux pour l'extension vers Bordeaux Nord) : 917 854 euros h.t. ;
- Tranche conditionnelle 4 (ligne C - études opérationnelles et suivi des travaux pour l'extension vers le lycée Terre Sud à Bègles) : 2 931 513 euros h.t. ;
- Tranche conditionnelle 5 (ligne C – études opérationnelles et suivi des travaux pour l'extension vers le parc des expositions à Bordeaux) : 2 854 370 euros h.t. ;
- Tranche conditionnelle 6 (études transversales – études opérationnelles et le suivi des travaux pour le matériel roulant et les systèmes centraux) : 3 634 429 euros h.t. ;
- Tranche conditionnelle 7 (études transversales – réalisation du centre de maintenance) : 1 674 710 euros h.t..

Par délibération, le Conseil de Communauté du 15 janvier 2010 a autorisé la signature d'un avenant n°1, prévoyant des prestations supplémentaires sur la tranche ferme pour un montant de 255 990 euros ht, notamment la réalisation des études fonctionnelles pour les services partiels (schéma d'exploitation du réseau ramifié 2013) et des études concernant la billettique. Le montant du marché a été porté à 22 855 996 h.t..

Par ordre de service n°9, les 7 tranches conditionnelles ont été affermies.

Par avenant n°2, après réalisation des études d'avant-projet, le forfait définitif de rémunération a été fixé à 25 642 963 euros h.t., décomposé comme suit :

- tranche ferme : 5 275 065 euros h.t.;
- La tranche conditionnelle 1 : 3 733 365 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 2 : 3 376 872 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 3 : 922 265 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 4 : 3 105 165 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 5 : 3 116 972 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 6 : 3 939 275 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 7 : 2 173 984 euros h.t.

Cet avenant a fixé le coût prévisionnel des travaux à C = 279 960 838 euros h.t., et l'enveloppe prévisionnelle à C0 = 264 928 005 euros h.t. (valeur janvier 2008).

Par délibération, le Conseil de Communauté du 24 juin 2011 a autorisé la signature d'un avenant n°3. Cet avenant n°3 a eu pour but d'acter les modifications contractuelles suivantes :

- Création d'une station supplémentaire sur l'extension de la ligne C à Bègles appelée provisoirement «station Chantiers Modernes» ;
- Prise en compte d'évolution de la réglementation et normes ;
- Amélioration de l'exploitation et du service rendu aux usagers ;
- Travaux résultant de modifications de programme ;

- Amélioration de la pérennité de la multitubulaire.

Le forfait définitif du maître d'œuvre, après avenant n°3, est de 25 991 332 € h.t. (valeur janvier 2008) est décomposé comme suit :

- tranche ferme : 5 311 885 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 1 : 3 769 820 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 2 : 3 389 857 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 3 : 924 727 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 4 : 3 185 066 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 5 : 3 251 535 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 6 : 3 984 458 euros h.t. ;
- La tranche conditionnelle 7 : 2 173 984 euros h.t.

Cet avenant n°3 a fixé le coût prévisionnel des travaux à C = 283 087 788 € h.t. pour la réalisation des extensions des lignes A, B et C et systèmes, et l'enveloppe prévisionnelle à C0 = 268 054 955 euros h.t..

Par délibération, le Conseil de Communauté du 25 mai 2012 a autorisé la signature d'un avenant n°4. Cet avenant n°4 a eu pour but d'acter les modifications contractuelles suivantes :

- Acter la modification du statut juridique et le changement de dénomination sociale de l'entreprise Coteba développement en ARTELIA et les modifications de programme suivantes, qui s'ajoutent aux obligations contractuelles du maître d'œuvre ;
- Prise en compte d'évolutions de réglementations ou normes ;
- Travaux résultant de circonstances imprévues liées à la prise en compte de l'environnement urbain ou de contraintes techniques extérieures ;
- Améliorations de l'exploitation et du service rendu aux usagers ;
- Etudes complémentaires relevant de procédures réglementaires administratives imprévues.

Le forfait définitif du maître d'œuvre, après avenant n°4, est de **26 849 473** € h.t. (valeur janvier 2008) est décomposé comme suit :

- tranche ferme : 5 456 722 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 1 : 3 872 586 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 2 : 3 420 337 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 3 : 963 952 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 4 : 3 390 016 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 5 : 3 337 748 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 6 : 4 080 437 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 7 : 2 327 675 € h.t.

Cet avenant n°4 a fixé le coût prévisionnel des travaux à C = **287 602 858€** h.t. (valeur janvier 2008) pour la réalisation des extensions des lignes A, B et C et systèmes, et l'enveloppe prévisionnelle à C0 = **272 570 025** euros h.t. (valeur janvier 2008).

Il est désormais proposé de prendre en compte les éléments de l'avenant 5 énoncés ci après :

Le présent avenant n°5 a pour but d'acter les éléments suivants qui s'ajoutent aux obligations contractuelles du maître d'œuvre :

- Modifications liées aux libérations d'emprises et aux conséquences des négociations foncières.
- Evolutions des missions de maîtrise d'œuvre résultant de circonstances extérieures imprévues.
- Ajustements de programme.
- Arrêter le coût prévisionnel des travaux et déterminer la rémunération du maître d'œuvre.

Il est proposé au Conseil communautaire que soient intégrées au marché du maître d'œuvre les prestations supplémentaires suivantes :

Modifications liées aux libérations d'emprises et aux conséquences des négociations foncières :

Dans le cadre du phasage des travaux de la ligne A du secteur de Magudas, il est nécessaire d'anticiper le déplacement du génie civil d'un poste de transformation situé en limite de propriété Renault, conformément aux négociations foncières et ce afin de libérer les emprises nécessaires à l'insertion de l'infrastructure tramway. Cette intervention requiert l'adaptation des plans d'études et le suivi des travaux de construction correspondants.

Par ailleurs, les commerces et activités de ce secteur ont sollicité un accès direct depuis l'avenue de Magudas. Pour mettre en place et sécuriser cet accès complémentaire, il est nécessaire d'aménager un tourne à droite, en traversée du tramway. Il s'agit de reprendre, notamment, les études de projet du tracé et de mener la surveillance des travaux modificatifs correspondants.

Sur l'extension en voie unique de Bordeaux Claveau sur la ligne B, la demande des activités riveraines, relayée lors de l'enquête publique par le commissaire enquêteur, a conduit à insérer un aménagement giratoire calé dans les emprises négociées notamment avec la ville pour faciliter la circulation des camions de marchandises. Les études de projet sont à reprendre en conséquence et la supervision des travaux à compléter.

Parmi certaines emprises négociées avec les riverains de ce secteur de ligne B à Bordeaux nord, des adaptations des murs de soutènement des propriétés sont à prévoir pour tenir compte de contraintes de nivellement et d'accessibilité à maintenir, de rehaussements des murs prévus et de créations de clôtures spécifiques (terrains ville, Archives Cub). La modification de murs béton par des murs gabions, elle conduit à des économies au vu de la qualité des sols rencontrés. En découlent l'établissement des études et la conduite des travaux correspondants.

De Plus, afin de permettre l'insertion de l'infrastructure dans les emprises négociées, des reprises de nivellement s'avèrent nécessaires pour inscrire le profil en travers de la plateforme tramway. Par ailleurs, certains murs de clôture se retrouvent déchaussés et nécessitent des reprises en pied pour les conforter. Des soubassements de clôtures sont également à réaliser là où les négociations foncières ne sont pas finalisées, ce, afin de ne pas retarder le chantier voies contigu. Sur certains tronçons ont été mis en évidence des dénivelés détectés seulement lors des études d'exécution et qui doivent être traités par des murs de soutènement. La conception de ces murs supplémentaires requiert des calculs de structure au cas par cas et un suivi de travaux respectueux des modalités d'intervention demandées par les riverains concernés dans leurs promesses de cession avec la Cub.

Dans le cadre de la libération des emprises et de l'effacement des réseaux sous la plateforme tramway, des travaux supplémentaires de déviation de réseaux sont nécessaires préalablement aux chantiers VRD. Ces travaux de réseaux concernent des canalisations d'assainissement à raccorder en domaine privé conformément aux actes passés, des réseaux secs (gaines en réservation), Des réseaux de la Dira sont à dévier :

colonne sèche du pont d'Aquitaine ou câbles dans ses emprises mises à disposition de la Cub au niveau de l'échangeur 9 (ligne A). Ces interventions inscrites dans les phasages en coordination chantier sont à intégrer tant en études de dévoiement qu'en suivi de travaux dans les missions de maître d'oeuvre.

L'impact des travaux d'infrastructure sur les propriétés riveraines et les établissements en activités conduit à étudier et à mettre en oeuvre des dispositions temporaires ou définitives : création d'un accès d'un projet immobilier lié à une négociation foncière (parcelle Attier à Mérignac), accès complémentaire du CHU Arnozan à Pessac, restitution des fonctionnalités de desserte du groupe scolaire Jules Ferry par des aménagements modifiés accessibles depuis la rue Aimé Césaire à Mérignac, déplacement de l'accès au bâtiment du Parc des Expositions, mise à disposition d'une zone de stationnement du fait de la fermeture de l'accès liée aux travaux secteur Haut-Levêque, ligne B, et rue des Frères Robinson ligne A.

Dans le cadre du marché de l'ouvrage génie civil (mur de soutènement au droit du magasin Simply Market rue Alexis Labro à Bègles) des prestations complémentaires de travaux se sont avérées nécessaires pour se conformer aux actes passés visant à garantir le bon fonctionnement permanent de cet établissement pendant et après les travaux du tramway. Les études supplémentaires et le suivi des travaux réalisés par le maître d'oeuvre permettent de définir et de contrôler les modifications découlant des négociations foncières.

Impact sur le forfait de rémunération : 218 422 euros HT.

Impact sur le coût prévisionnel des travaux : 1 748 144 euros HT.

Evolutions de missions de maîtrise d'oeuvre résultant de circonstances extérieures imprévues

Les évolutions ci après développées sont de deux types, les premières auront un impact en matière de travaux, les secondes sont cantonnées à des prestations d'études.

Prestations ayant un impact travaux :

Préalablement au démarrage des travaux sur le secteur du centre de maintenance de la Jallère, il est nécessaire de prendre en compte des mesures compensatoires imprévues pour la faune afin de respecter les engagements après passage au CNPN (Conseil National

de la Protection de la Nature) qui s'est tenu à la fin des études : débroussaillage, abattage à période donnée, évacuation des plantes invasives, mise en place de passage pour la faune sous le tramway. Les études correspondantes consistent à compléter les prescriptions devant figurer aux marchés de travaux de voirie, voie ferrée et bâtiments du site en s'adjoignant les compétences d'un maître d'oeuvre expert écologue.

Des constats de pollution ont été faits au niveau du centre de maintenance, au franchissement des voies ferrées au Dorat à Bègles et au droit des établissements Gré à Bègles. L'incidence sur les méthodes d'exécution des travaux est inévitable et conduit en premier lieu à protéger les personnels d'entreprises au contact éventuel, à évacuer ou confiner les déblais reconnus pollués et protéger les structures des fondations d'une agression chimique éventuelle. Les éléments de mission d'études et de suivi de modifications de travaux à envisager visent à traiter ces contraintes de pollution ponctuelles et imprévisibles. L'incidence sur les marchés de travaux est particulièrement importante dans le cas de l'emprise accueillant le centre de maintenance.

Les conditions climatiques et principalement la mauvaise qualité des sols nécessitent de prendre des mesures d'amélioration de la portance des sols rencontrés pour garantir la durabilité de la plateforme ferroviaire et des voies contiguës. Ces mesures complémentaires imprévues consistent à purger les terrains en place pour les substituer par des matériaux insensibles à l'eau et aux tassements pouvant affecter le profil en long.

Ces purges concernent l'aménagement des rampes d'accès aux ouvrages d'art (OA 303 et franchissement SNCF à Pessac), les murs de soutènement de grandes dimensions, les assises de plateforme à Bordeaux Lac dans des zones très compressibles, même si le mode de pose, en l'occurrence sur ballast, admet des déformations décimétriques en long. Les études guide d'EXE vont permettre au maître d'oeuvre d'estimer ces prestations non identifiées, de vérifier les objectifs de portance des sols à contractualiser avec les entreprises.

Des modifications de programme doivent être prises en compte, consécutives de données géotechniques supplémentaires non recensées impactant en particulier le dimensionnement des fondations. Les études d'optimisation de ces fondations doivent être conduites pour garantir leur pérennité et la supervision des travaux doit permettre d'assurer le contrôle et l'optimisation de ces parties d'ouvrage.

A Mérignac, des prestations supplémentaires de mesures acoustiques demandées en phase chantier pour répondre aux inquiétudes des riverains et des études de reconnaissance et / ou de sondages préalables sont nécessaires pour lancer les études de conception du maître d'oeuvre. Ces prestations ne pouvant être identifiées de façon exhaustive en amont et non dissociables des travaux eux-mêmes, il est envisagé de les confier aux entreprises titulaires de marchés avec la Cub, sous contrôle de leur bonne exécution par le maître d'oeuvre.

S'agissant de l'étude acoustique complémentaire celle-ci doit être menée par le maître d'oeuvre qui a assuré l'étude globale initiale garant de la cohérence.

Impact sur le forfait de rémunération : 212 027 euros HT.

Impact sur le coût prévisionnel des travaux : 1 946 523 euros HT.

Prestations d'études uniquement :

Dans le cadre de l'instruction des dossiers de sécurité produits par le maître d'oeuvre, contrôlés par les organismes experts et validés par les services de l'Etat, il est apparu nécessaire d'échelonner l'élaboration des dossiers jalons de sécurité pour chaque extension pour ne pas conditionner le démarrage des travaux à la validation d'un dossier préliminaire de sécurité unique, toutes extensions confondues. En effet, les modifications de programme successives ont conduit à reprendre les dossiers de sécurité et à privilégier la production de dossiers jalons dédiés à chacune des extensions pour débloquent les autorisations de travaux sans attendre la mise au point tardive d'un dossier de sécurité unique (DPS) à instruire par les services de l'Etat avant tout démarrage de travaux. Cette prestation supplémentaire relève du maître d'oeuvre et la modification de procédure demandée ne peut être traitée que par le maître d'oeuvre par souci de cohérence et de responsabilité dans le montage des dossiers de sécurité.

Des reprises d'études de missions préliminaires sont nécessaires pour adapter le projet d'insertion du tramway sur la ligne C à Bègles le Dorat en interface avec les orientations d'aménagement du projet Euratlantique (Chemetoff / EPA). Cela conduit à prendre des mesures conservatoires pour rendre possible ces aménagements urbains ultérieurs.

Les études complémentaires sont indissociables des missions déjà exercées par le maître d'oeuvre sur ce tronçon de ligne.

Le dossier à constituer pour la demande d'octroi d'un prêt auprès de la BEI (Banque Européenne d'Investissement) contient des éléments d'évaluation socioéconomiques et le calcul de rentabilité des infrastructures tramway. Le travail a consisté à collecter, synthétiser les données et paramètres issus des pièces de la DUP, présenter aux représentants de la BEI et échanger sur ces pièces. Le travail d'extraction des dossiers de la DUP établis par le maître d'oeuvre ne peut être confié à d'autres prestataires. Il a requis une charge de travail importante du fait d'une réappropriation des dossiers et données réalisés 2 ans auparavant.

La Cub a souhaité s'assurer de la faisabilité ultérieure d'un passage inférieur sous la rampe tramway d'accès sud de l'ouvrage de l'avenue du Haut Lévêque. Ce passage inférieur permettrait la mise en place d'une voie d'accès possible au parc relais depuis la gare de Pessac. L'étude doit aussi définir les réservations à anticiper dans les travaux.

Une étude complémentaire a été demandée, au droit de la chapelle de Mussonville, pour examiner la faisabilité d'insérer un accès routier occasionnel des services communaux en retrait du cheminement piétons longeant le tramway.

Impact sur le forfait de rémunération : 91 493 euros HT.

Ajustements de programme

Une modification de l'emplacement de l'ouvrage d'art de Magudas, échangeur n° 9, a été étudiée en phase études détaillée suite à la demande de la Dira afin de respecter l'alignement des piles de l'ouvrage avec l'ouvrage existant. Cette modification d'implantation, sans impact en phase travaux, a pu être réalisée après les reprises des études de conception en particulier du système de fondations et des culées de l'ouvrage.

Les retours des communes instruits par les services d'exploitation TBC ont conduit à recalculer des positionnements VCub et abri bus le long des itinéraires du tramway proposés initialement, ce qui nécessite de reprendre les études d'implantations, les plans guide EXE et contrôler les plans d'exécution des entreprises.

Sur la ligne B à Pessac, secteur Clavé / Magellan entre le carrefour et la station gare Alouette , il est nécessaire de modifier la structure et le revêtement gazon de la plateforme par une pose classique revêtue en matériau coulé, afin de rendre éventuellement circulaire aux bus cette section de ligne. Ces travaux de substitution sont à réaliser par les marchés correspondants et sous la direction de la maîtrise d'oeuvre déjà en charge du suivi des prestations initiales.

Dans le cadre de l'instruction du dossier "installations classées" du centre de maintenance, le SDIS a demandé de compléter le dispositif de défense incendie par la création d'un bassin de stockage d'eau sur le site au vu des capacités limitées des réseaux à proximité ce qui engendre des études supplémentaires.

Le site de Bègles, ouvrage d'art tramway sur les voies SNCF, a été retenu pour recevoir l'oeuvre d'art de Pascal Convert, en l'occurrence un garde-corps métallique "design" avec panneaux de verre sérigraphiés et éclairés sur la longueur du franchissement, soit 45 mètres environ. Les rampes d'accès à cet ouvrage sont équipées de garde-corps

fonctionnels, dont il convient de modifier l'ossature métallique pour les rendre architecturalement cohérents avec l'oeuvre d'art.

Situé à proximité de la station tramway "Parc des Expositions" agrandie pour faire face aux pics de fréquentation lors des évènements sportifs ou lors de manifestations d'exposants, l'aménagement du terminus bus doit être aussi complété pour adapter sa capacité à la nouvelle demande d'exploitation. Ce complément concerne l'adjonction de deux quais et d'une zone de régulation de bus supplémentaire, en interface avec la station tramway et les cheminements piétons qu'il convient d'organiser. Les études complémentaires et la supervision des travaux d'extension des travaux d'extension du terminus prévu sont à mener par le maître d'oeuvre dans un calendrier contraint.

Le comité de projet du 22 février 2013 a décidé de la mise en oeuvre d'un arrosage intégré automatique de la plateforme engazonnée des extensions. Des mesures conservatoires permettant la traversée de gaines raccordables aux réseaux d'alimentation en eau ont été prises pour ne pas retarder l'avancement du chantier voie ferrée. Il s'agit maintenant d'étudier et de mettre en oeuvre les canalisations primaires irriguant la plateforme jusqu'aux arroseurs et tuyères d'aspersion. L'imbrication fine des travaux supplémentaires avec les autres corps d'état nécessite une parfaite coordination et un suivi rigoureux de la part du maître d'oeuvre pour ne pas pénaliser le calendrier général et garantir un bon fonctionnement à la mise en service. Des études préalables comparatives sont venues étayer la démarche visant à définir les modalités de traitement végétal de la plateforme (expérimentation, choix des essences végétales pour le gazon) et son mode d'arrosage (manuel ou intégré automatique).

La décision prise en comité de projet d'anticiper la mise en service de la ligne C Bordeaux-Lac sur le tronçon entre la station "Les Aubiers" et la station "Berges du Lac" conduit à la réalisation d'équipements supplémentaires (signalisation ferroviaire, matériels) et génère un impact sur les procédures de mise en exploitation dissociées des procédures pour l'ensemble de l'extension de ligne. Des compléments d'études sont nécessaires pour définir les équipements et systèmes et pour établir les dossiers de sécurité afférents et suivre les procédures d'essais, de tests, marche à blanc. Ce chantier et son phasage sont imbriqués dans le chantier plus général de l'extension; la mise en service de la station "Berges du Lac" constituant une anticipation du calendrier initial.

Impact sur le forfait de rémunération : 470 144 euros HT.

Impact sur le coût prévisionnel des travaux : 2 811 809 euros HT.

Mission "MOD"

Impact sur le forfait de rémunération : 300 000 euros HT.

Au regard de la consommation actuelle des crédits, les montants prévisionnels de la mission et leur impact sur le coût prévisionnel des travaux ne sont pas quantifiables. Ils feront l'objet d'un suivi.

Incidence financière de l'avenant n°5

Le coût prévisionnel des travaux C, sans prise en compte du marché complémentaire de Maîtrise d'œuvre, est porté à **294 109 334 euros h.t.** (en CE 01/2008).

L'enveloppe prévisionnelle, sans prise en compte du marché complémentaire de Maîtrise d'œuvre, est portée à **C₀ = 272 570 025,00 + 6 506 476,00 = 279 076 501 euros h.t.** (en CE 01/2008).

L'avenant n°5 augmente les honoraires du maître d'œuvre de **1 292 086 € h.t.**

Le forfait définitif du Maître d'œuvre, hors marché complémentaire de maîtrise d'œuvre, est ainsi porté à **28 141 561 € h.t.** décomposé comme suit :

- tranche ferme : 5 496 322 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 1 : 4 107 431 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 2 : 3 520 053 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 3 : 1 048 102 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 4 : 3 510 486 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 5 : 3 588 386 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 6 : 4 486 904 € h.t. ;
- La tranche conditionnelle 7 : 2 383 877 € h.t..

La dépense correspondante est à imputer au budget Annexe Transports 2014 et suivants, sur le programme « TCSP phase 3 » 31P121 – Opération « Extension ABC » 31P121O008 – Chapitre 23 – Compte 238 – AP-CP 31P121E17.

En application des articles L.2121.12 et L.2121.13 du Code Général des Collectivités Territoriales, le projet d'avenant est consultable pour les Conseillers communautaires à

l'immeuble Laure Gatet – Direction de la coordination de la gestion et du contrôle – 4^{ème} étage.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Communauté,

VU le code général des collectivités territoriales (CGCT),

VU le code des marchés publics, et notamment son article 20,

VU le projet d'avenant au marché n°08308U mis à disposition des élus communautaires en application des articles L.2121-21 et L.2121-13 du CGCT,

VU les délibérations n°2008/0431 du 18 juillet 2008 autorisant la signature du marché, n°2010/0019 du 15 janvier 2010 autorisant la signature de l'avenant n°1, n°2010/0606 du 24 septembre 2010 autorisant la signature de l'avenant n°2, n°2011/0425 du 24 juin 2011 autorisant la signature de l'avenant n°3 et n°2012/0308 du 25 mai 2012 autorisant la signature de l'avenant n°4 au marché n°08308U de maîtrise d'œuvre pour l'extension du réseau de transport en commun en site propre,

VU les avenants n°1, n°2, n°3 et n°4 au marché n°08308U de maîtrise d'œuvre pour l'extension du réseau de transport en commun en site propre,

VU l'avis favorable de la CAO du 8 janvier 2014,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il convient d'acter des modifications de programme telles que décrites ci-dessus, et leurs incidences sur le marché n°08308U de maîtrise d'œuvre pour l'extension du réseau de transport en commun en site propre.

DECIDE

Article 1 : Le Conseil de Communauté acte les modifications de programme telles que décrites ci-dessus et leurs incidences sur le marché n°08308U de maîtrise d'œuvre.

Article 2 : Le Conseil de Communauté approuve le projet d'avenant mis à disposition des élus.

Article 3 : Le Conseil de Communauté autorise Monsieur le Président à signer l'avenant correspondant avec l'attributaire du marché n°08308U de maîtrise d'œuvre pour l'extension du réseau de transport en commun en site propre.

Article 4 : La dépense correspondante est à imputer au budget Annexe Transports 2014 et suivants. Sur le programme « TCSP phase 3 » 31P121 – Opération « Extension ABC » 31P121O008 – Chapitre 23 – Compte 238 – AP-CP 31P121E17.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 17 janvier 2014,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

<p>REÇU EN PRÉFECTURE LE 27 JANVIER 2014</p> <p>PUBLIÉ LE : 27 JANVIER 2014</p>

M. GÉRARD CHAUSSET