

Concessionnaire



LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE

**RETABLISSEMENT DES VOIRIES COMMUNAUTAIRES
INTERSECTEES PAR LA CONSTRUCTION DE
LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE
CREATION DE VOIES NOUVELLES
CONVENTION N° C4632**

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

VERSION 22 NOVEMBRE 2013-V1.20

TABLE DES MATIERES

1.	ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION	6
2.	ARTICLE 2 - DESCRIPTION DES INTERVENANTS A L'OPERATION	6
2.1.	MAITRISE D'OUVRAGE	6
2.2.	DIRECTION DES TRAVAUX	7
2.3.	ELECTION DE DOMICILE	7
3.	ARTICLE 3 - RETABLISSEMENT ET CREATION DE VOIES COMMUNAUTAIRES	8
3.1.	VOIES RETABLIES AVEC OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT	8
3.2.	VOIES RETABLIES SANS OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT. REALISATION D'OUVRAGES DE SOUTENEMENT	8
3.3.	VOIES INTERROMPUES	9
3.4.	VOIES NOUVELLES	9
3.5.	DOCUMENTS TECHNIQUES FOURNIS APRES SIGNATURE DE LA CONVENTION	9
3.5.1.	<i>AVANT LES TRAVAUX</i>	9
3.5.2.	<i>PENDANT LES TRAVAUX</i>	10
3.5.3.	<i>APRES EXECUTION DES TRAVAUX</i>	10
4.	ARTICLE 4 - PRISE EN CHARGE FINANCIERE DES TRAVAUX	11
5.	ARTICLE 5 - ACQUISITIONS DES TERRAINS	11
6.	ARTICLE 6 - MODIFICATION DES PROJETS EN COURS DE TRAVAUX	11
7.	ARTICLE 7 - TRAVAUX	12
8.	ARTICLE 8 - REMISE DES VOIES RETABLIES	12
8.1.	REMISE DES VOIES RETABLIES	12
8.1.1.	<i>CONDITIONS DE LA REMISE</i>	12
8.1.2.	<i>OUVERTURE A LA CIRCULATION PUBLIQUE ET GENERALE DES VOIES RETABLIES ET DES VOIES NOUVELLES</i>	13
8.2.	TRANSFERT DE PROPRIETE DES TERRAINS	13
8.3.	GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES	13
8.3.1.	<i>CAS DES PONTS ROUTES</i>	14
8.3.2.	<i>CAS DES PONTS RAILS</i>	15
8.3.3.	<i>INSPECTION DES PONTS ROUTES ET DES PONTS RAILS</i>	15
9.	ARTICLE 9 - GARANTIE DE PARFAIT ACHEVEMENT ET GARANTIE DECENNALE - RESPONSABILITE	15
9.1.	GARANTIES	15
9.2.	RESPONSABILITE	15
9.2.1.	<i>PENDANT LES TRAVAUX</i>	16
9.2.2.	<i>APRES LES TRAVAUX</i>	16
10.	ARTICLE 10 - RESEAUX PUBLICS OU PRIVES SITUES DANS LA VOIE RETABLIE	16
11.	ARTICLE 11 - TRAITEMENT DES DELAISSES	16

12. ARTICLE 12 - TRAVAUX ET AMENAGEMENTS ULTERIEURS	16
13. ARTICLE 13 - DUREE DE LA CONVENTION	17
14. ARTICLE 14 - ENREGISTREMENT	17
15. ARTICLE 15 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES	17
16. ARTICLE 16 - LITIGES	17
17. ARTICLE 17 - PIECES ANNEXES	17

1. Annexe 1 : Délibération du Conseil de la Communauté urbaine de Bordeaux
2. Annexe 2 : Plan de situation au 1/ 25 000, Plan général au 1/ 5 000
3. Annexe 3 : Dossiers techniques
4. Annexe 4 : Courrier RFF
5. Annexe 5 : Contenu des dossiers techniques à remettre après la construction des rétablissements routiers
6. Annexe 6 : Modèles de procès-verbaux
7. Annexe 7 : Protocole indice 2

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 M. Alexis de POMMEROL, agissant en qualité de Directeur Technique et de la sécurité ferroviaire, dûment habilité aux présentes,

Ci-après dénommée « **LISEA** »,

Et,

GIE COSEA,

Groupement d'intérêt économique, dont le siège social est situé au 61, avenue Jules Quentin à NANTERRE (92000), immatriculé au Registre du commerce et des sociétés de NANTERRE sous le numéro 523 977 718,

Représenté par M. Xavier NEUSCHWANDER, agissant en qualité de Directeur de projet, dûment habilité aux présentes,

Ci-après dénommé « **GIE COSEA** »,

Et, pour l'exécution des présentes :

DIRECTION DE PROJET REALISATION COSEA (DPR COSEA),

Société par Actions Simplifiée au capital de 10.000 euros dont le siège social est situé au 61, avenue Jules Quentin à NANTERRE (92000), inscrite au Registre du commerce et des sociétés de NANTERRE sous le numéro 527 913 750, agissant dans le cadre d'un groupement momentané d'entreprises conjointes désigné COSEA-C, dont elle est le pilote et le mandataire, composé par ailleurs des sociétés :

VINCI Construction France,
VINCI Construction Grands Projets,
EUROVIA INFRA,
EUROVIA GPI,
VINCI Energies France T&T,
INEO SCLE Ferroviaire,
INEO P&C,
SYSTRA,
INEO RAIL,
EGIS RAIL,
ARCADIS,
RAZEL-BEC,
NGE,
TSO,
CEGELEC SAS,
TSO Caténaires,
VINCI Construction Terrassement,
DODIN Campenon Bernard,

ETF,
Et EUROVIA PCL

Représentée par M. Bernard GODINOT, agissant en qualité de Directeur de Projet Adjoint,
Ci-après dénommée « **DPR COSEA** » ou « le **Constructeur** »,

d'une part,

ET :

La Communauté Urbaine de Bordeaux,

Représentée par Monsieur Vincent Feltesse, Président de la Communauté urbaine de Bordeaux dûment autorisé par la délibération n° ... en date du .. /.. / .. et dont copie est annexée à la présente Convention,

Ci-après dénommée « **la Communauté** »,

d'autre part,

Ci-après dénommés ensemble par « **les Parties** » ou séparément par « **une Partie** »,

APRES AVOIR RAPPELE QUE :

1. Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) porte sur la réalisation d'un tronçon d'environ trois cents (300) kilomètres de ligne nouvelle à double voie entre Saint-Avertin, au sud-est de Tours et Ambarès-et-Lagrave, au nord de Bordeaux, et d'environ quarante (40) kilomètres de raccordements. Ce projet a été déclaré urgent et d'utilité publique :

- par décret du 18 juillet 2006 pour la section Villognon - Ambares (SEA 1),
- par décret du 10 juin 2009 pour la section Villognon - Saint Avertin (SEA 2).

2. Réseau Ferré de France (RFF), en sa qualité de Concédant, a décidé de recourir à une convention de délégation de service public pour le financement, la conception, la construction, la maintenance, y compris le renouvellement et l'exploitation de la LGV SEA (ci-après « le Projet »).

A cette fin, RFF a lancé une consultation en vue de l'attribution d'une concession de service public, et au terme de la procédure, a retenu la société LISEA en qualité de concessionnaire attributaire par décision du 15 juillet 2010.

La concession est entrée en vigueur le 30 juin 2011 par la publication au Journal Officiel du décret n° 2011-761 du 28 juin 2011 approuvant le contrat, ci-après le « Contrat de Concession », passé entre RFF et LISEA.

3. **LISEA** a décidé de confier au **GIE COSEA**, compte tenu de ses compétences et des moyens humains et matériels dont il dispose, les missions relatives à la conception, la construction et l'intégration de la Ligne par un contrat de conception-construction (ci-après le « Contrat de Conception-Construction ») entré en vigueur le 30 juin 2011.

4. Le **GIE COSEA** pour sa part, par contrat en date du 12 juillet 2011 (ci-après le « Contrat de Sous-traitance »), a sous-traité aux membres d'un groupement momentané d'entreprises conjointes désigné COSEA-C, dont la société DIRECTION DE PROJET REALISATION COSEA (ci-après « **DPR COSEA** ») est le pilote et le mandataire, la conception et la construction du Projet dont la mise en œuvre nécessite le rétablissement d'un certain nombre de routes départementales.

5. La **Communauté**, propriétaire et gestionnaire du domaine public affecté à la circulation publique exerce la compétence « voirie » au titre de l'article L.5215-20 du CGCT. Aussi dispose-t-elle du pouvoir de police de la conservation de voirie qui lui confère les prérogatives pour adopter un règlement général de voirie tel que prévu par l'article R141-14 du Code de la voirie routière. Le **Concessionnaire** reconnaît avoir pris connaissance de ce règlement adopté par délibération n°2001-146 du conseil de Communauté en date du 23 février 2001, et s'engage par la présente à s'y conformer.

6. L'appellation usitée de « **Concessionnaire** » pour **LISEA**, **GIE COSEA** et **DPR COSEA** prises ensemble, intervient sans préjudice des droits et obligations imparties aux deux dernières citées au titre des contrats précédemment exposés.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

1. ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente Convention a pour objet de définir, conformément aux dispositions de la Directive du Ministère de l'Equipeement du 2 mai 1974 :

- Les conditions techniques, administratives et la prise en charge financière dans lesquelles les routes interrompues par la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique sont rétablies et les désenclavements effectués,
- Les obligations respectives du **Concessionnaire** et de la **Communauté** pour la construction, la gestion et l'entretien ultérieur des ouvrages réalisés dans le cadre de cette Convention.

2. ARTICLE 2 - DESCRIPTION DES INTERVENANTS A L'OPERATION

2.1. MAITRISE D'OUVRAGE

LISEA est le titulaire du Contrat de Concession établi par RFF pour la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique dans les conditions prévues par le décret n° 2011-671 du 28 juin 2011.

LISEA assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de rétablissements de par sa position de concessionnaire.

2.2. DIRECTION DES TRAVAUX

LISEA a transféré au titre du Contrat de Conception-Construction ses obligations en conception, construction et essais au **GIE COSEA** qui exécute le volet conception-construction du Contrat de Concession via le groupement COSEA-C.

Le **GIE COSEA** est ainsi, conformément au Contrat de Conception-Construction, en charge de l'ensemble des obligations de LISEA au titre de la présente Convention et ce jusqu'à la mise en service commerciale de la LGV SEA.

La direction des travaux est donc assurée par la Direction des Opérations (DDO) de la société **DPR COSEA**. Celle-ci assure aussi la maîtrise d'œuvre des réceptions prononcées par LISEA.

Les travaux sont exécutés par les autres membres du groupement COSEA-C.

Après la mise en service de la Ligne et notamment en phase d'entretien, **LISEA** pourra se substituer comme représentant de la société, MESEA, société en charge de l'exploitation et de la maintenance de la LGV SEA. Cette modification d'interlocuteur devra faire l'objet d'un avenant à la présente Convention.

2.3. ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes, les **Parties** élisent domicile :

- La **Communauté Urbaine** de Bordeaux, à l'adresse suivante et sera représentée par Monsieur Vincent FELTESSE:

Communauté Urbaine de Bordeaux
Esplanade Charles de Gaulle
33 076 BORDEAUX cedex ;

- **LISEA**, à l'adresse suivante et sera représentée par M. Alexis DE POMMEROL :

Rue Caroline Aigle
CS 60 484
86 012 POITIERS Cedex ;

- **GIE COSEA / DPR COSEA**, à l'adresse suivante et sera représentée par M. Bernard GODINOT :

Rue Caroline Aigle
BP 90 505
86 012 POITIERS Cedex ;

auxquelles toute notification devra être faite, à :

- **GIE COSEA / DPR COSEA**, jusqu'à la mise en service de la LGV SEA,
- **LISEA**, au-delà de cette date.

3. ARTICLE 3 - RETABLISSEMENT ET CREATION DE VOIES COMMUNAUTAIRES

Le rétablissement des voiries communautaires gérées par la **Communauté** Urbaine de Bordeaux, au titre de sa compétence voirie, est réalisé par la construction des ouvrages déclinés ci-après en fonction des cas rencontrés et récapitulés à l'article 17.

3.1. VOIES RETABLIES AVEC OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT

Les voies suivantes interrompues par la LGV SEA sont rétablies par un ouvrage de franchissement :

- Voie Communale n°30 – rue de Canterane – sur les communes de Saint Vincent de Paul et d'Ambarès et Lagrave,
- L'actuelle rue de la Libération, RD 1010, va être supprimée et détruite pour être remplacée, à sa parallèle, par une voie nouvelle de même nom, qui sera cédée en pleine propriété à la **Communauté** – sur la commune d'Ambarès et Lagrave.

L'emprise foncière de la RD 1010, désaffectée, restera propriété du Conseil général de la Gironde,

- Rue René Coty (pont route et soutènements en terre armée sur le domaine public) – sur la commune d'Ambarès et Lagrave .

En cas de changement du profil en long par rapport à la voirie existante, le **Concessionnaire** veillera en tant que de besoin à respecter les normes relatives aux personnes à mobilité réduite ou à obtenir s'il y a lieu les dérogations nécessaires à la mise en service de la voirie.

Pour assurer la gestion des talus, il est nécessaire de prévoir les largeurs de passage adapté.

3.2. VOIES RETABLIES SANS OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT. REALISATION D'OUVRAGES DE SOUTÈNEMENT

Les voies suivantes interrompues par la LGV seront reliées à des voies rétablies :

- rue Alfred de Musset sur la commune d'Ambarès et Lagrave, pour laquelle un merlon sera réalisé
 - pour assurer la gestion du talus correspondant, il est nécessaire de prévoir les largeurs de passage adapté.
- rue de la Gorp sur la commune d'Ambarès et Lagrave (y compris les murs de soutènement réalisés sur un terrain qui sera remis, en propriété, à la **Communauté**).
 - Côté nord, le mur de soutènement de la rue, en contre haut de la halte ferroviaire, soutient aussi le quai de celle-ci. Ce mur qui appartiendra à la **Communauté**, relèvera du régime de la superposition d'affectations, qui sera formalisé par une convention à passer entre la **Communauté** et RFF.
 - Côté sud, le mur de soutènement de la rue se trouve en contre haut de la parcelle privée, riveraine. Le mur est implanté sur une parcelle qui sera remise, en propriété, à la **Communauté** qui, propriétaire de l'ouvrage de soutènement, en assurera la gestion grâce à une servitude de passage chez le riverain.

3.3. VOIES INTERROMPUES

La rue du Chêne vert est interrompue à hauteur du franchissement de la LGV.

Une plateforme de retournement de 24 m de diamètre, hors trottoir ou accotement qui devra avoir une largeur minimale de 1,50 m, sera aménagée à l'extrémité de cette rue afin de permettre les manœuvres.

3.4. VOIES NOUVELLES

Une liaison nouvelle pour les modes doux sera aménagée entre la rue Rabaneau et l'Avenue Léon Blum.

3.5. DOCUMENTS TECHNIQUES FOURNIS APRES SIGNATURE DE LA CONVENTION

3.5.1. AVANT LES TRAVAUX

3.5.1.1. *LA PROGRAMMATION*

Le **Concessionnaire** communique à la **Communauté** dès signature de la **Convention**, une programmation générale de construction des rétablissements.

3.5.1.2. *APPROBATION DU DOSSIER TECHNIQUE DEFINITIF*

Les **Parties** conviennent qu'au jour de la signature de la présente **Convention**, les plans figurant dans les dossiers techniques annexés ne précisent pas certains champs, notamment le positionnement des fossés, les modalités d'entretien des dépendances et les modalités d'aménagements paysagers.

Aussi, les plans d'exécution définitifs portant sur l'ensemble des biens ayant vocation à être remis à la **Communauté** en pleine et entière propriété devront être remis à la **Communauté** et faire l'objet d'une approbation technique par le représentant de la **Communauté**.

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 dont le contenu est défini en annexe 5, faute de quoi les dossiers sont réputés acceptés.

Cette approbation pourra se faire en deux temps, le premier pour le dossier d'exécution définitif relatif aux ouvrages d'art et ouvrages hydrauliques, le second pour le dossier d'exécution définitif relatif à la voirie proprement dite.

3.5.1.3. *LE DOSSIER D'EXPLOITATION SOUS CHANTIER*

Le **Concessionnaire** doit communiquer à la **Communauté** au moins quatre (4) semaines avant le début d'exécution des travaux sur les voiries communautaires, un dossier d'exploitation sous chantier par ouvrage de rétablissement, en référence à la circulaire 96-14 du 06 février 1996.

L'étude d'exploitation incluse dans ce dossier est destinée à rechercher 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 **Communauté**.

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

L'approbation ou les observations du représentant de la **Communauté** doivent intervenir dans un délai maximum de trente (30) jours calendaires.

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

3.5.1.4. **ETAT DES LIEUX AVANT TRAVAUX**

Le **Concessionnaire** 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.

3.5.1.5. **PLAN DE CIRCULATION GENERALE**

Le **Concessionnaire** communique à la **Communauté** 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**.

3.5.2. PENDANT LES TRAVAUX

Afin de cadrer les interventions sur les itinéraires de chantier et les déviations provisoires pendant toute la durée des travaux, la « convention relative à l'utilisation, l'entretien et la remise en état des voiries communautaires empruntées pour les transports des matériaux et produits nécessaires à la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux » sera signée entre les représentants concernés de **COSEA-C** et la **Communauté**. Elle précisera les modalités de surveillance et d'intervention sur le domaine routier communautaire durant la phase chantier.

3.5.3. APRES EXECUTION DES TRAVAUX

Sont joints à la présente **Convention**, pour chaque rétablissement de voirie, les documents techniques désignés à l'article 17.

Dès que les dessins de récolement sont dressés, le **Concessionnaire** établit un dossier de remise portant sur chaque voie et comprenant :

- une vue en plan au 1/200^{ème} ou 1/250^{ème},
- un profil en long,
- un profil en travers type section courante,
- un profil en travers type sur ou sous l'ouvrage, le cas échéant,
- les plans relatifs à la signalisation et aux équipements de sécurité,
- 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 (à l'appui du document type de remise fourni par la **Communauté**) et des ouvrages hydrauliques d'assainissement (à l'appui du document de remise type fourni par la **Communauté**),

Sont également joints au dossier de remise, la présente **Convention** et le procès-verbal de remise visé à l'article 8.1.1. § 3 ci-après.

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

Les caractéristiques des voies rétablies satisferont au règlement général de voirie du 23 février 2001 en vigueur à la **Communauté**.

4. ARTICLE 4 - PRISE EN CHARGE FINANCIERE DES TRAVAUX

Le **Concessionnaire** réalisera, à ses frais, les travaux de rétablissement des voies définies à l'article 3 de la présente convention, sauf exception prévue au Protocole indice 2 concernant les mesures de pilotage et de suivi i) des actions de coordination et communication des projets impactant le territoire de la commune d'Ambarès-et-Lagrave ii) des engagements pris dans le cadre du projet de LGV conclu le 8 avril 2013 joint en annexe 7.

Les frais d'étude et coûts d'exploitation afférents auxdits travaux seront également à sa charge.

5. ARTICLE 5 - ACQUISITIONS DES TERRAINS

Les terrains nécessaires à la réalisation des rétablissements des voies, définies à l'article 3 de la présente convention, seront acquis par le **Concessionnaire** au nom et pour le compte du concédant RFF.

6. ARTICLE 6 - MODIFICATION DES PROJETS EN COURS DE TRAVAUX

La **Communauté** est tenu informée des modifications qui pourront intervenir au cours des travaux.

En cas d'un réaménagement substantiel du projet de rétablissement, son accord sera sollicité et fera l'objet d'un avenant à la présente **Convention**.

Relève d'un « réaménagement substantiel », tout changement des caractéristiques géométriques ou fonctionnelles du Projet, tel que notamment :

- Le remplacement d'un passage inférieur par un passage supérieur et inversement,
- La création ou la suppression d'un rétablissement de voirie qu'elle résulte d'un franchissement ou d'un rabattement sur une autre voie,
- Le déplacement d'un rétablissement dès lors qu'est modifiée son emprise.

Ces modifications feront l'objet d'un dossier technique modificatif qui est approuvé dans les conditions prévues par l'article 3.4.1.2 de la présente **Convention**.

7. ARTICLE 7 - TRAVAUX

L'ensemble des travaux sera exécuté par les membres du groupement **COSEA-C** sous la maîtrise d'œuvre de **DPR COSEA** conformément à l'article 2.2.

De plus, le service gestionnaire de la voirie de la **Communauté** pourra visiter le chantier dudit rétablissement sous réserve de prévenir **DPR COSEA** vingt-quatre (24) heures à l'avance et de respecter les consignes de sécurité.

Enfin, à l'initiative du Concédant (RFF) ou du **Concessionnaire**, des visites de chantier ou opérations de communication spécifiques pourront être organisées.

8. ARTICLE 8 - REMISE DES VOIES RETABLIES

8.1. REMISE DES VOIES RETABLIES

8.1.1. CONDITIONS DE LA REMISE

A la fin des travaux prévus à l'article 3, les diverses sections de voies rétablies ou construites et terrains nécessaires à l'utilisation de voies communautaires rétablies seront, à la demande de la Partie la plus diligente, remises gratuitement en pleine propriété à la **Communauté**, dans un délai de trois (3) mois à compter de la demande.

Pour chacune des voies rétablies ou construites, sont considérés comme faisant partie de la voie et à ce titre remis gratuitement en pleine propriété à la **Communauté**, les ouvrages d'art, hors ponts rails détaillés dans l'article 8.3.2, les ouvrages d'assainissement et les traversées hydrauliques qui y sont intégrées.

Le **Concessionnaire** informera par écrit la **Communauté** 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 conformité sera assurée par les services techniques de la **Communauté**, et fera l'objet d'un procès-verbal contradictoire signé entre la **Communauté** et le **Constructeur**. La signature du procès-verbal de visite de conformité (cf. annexe 6.1 – Procès-verbal de visite de conformité préalable à la remise d'une voirie communautaire) accompagné des documents tel que définis dans l'annexe 5, pourra être assortie de réserves, si des travaux de parachèvement s'avéraient nécessaires. Une seconde visite de conformité aura lieu pour constater la réalisation de ces travaux.
2. A la suite de la visite de conformité et après la levée des éventuelles réserves, la remise fera l'objet pour chaque voie rétablie d'un procès-verbal de remise contradictoire signé entre les **Parties** de la présente **Convention** (cf. annexe 6.2 – Procès-verbal de remise d'une voirie communautaire) accompagné des documents tel que définis dans l'annexe 5. **Les documents manquants de l'annexe 5 répertoriés en réserve du procès-verbal de remise devront être communiqués à la Communauté dans un délai de 6 mois au plus.**
3. Le procès-verbal de remise, contradictoire, au gestionnaire, signé par les **Parties** attestera de la conformité des travaux aux projets annexés à la présente **Convention**, éventuellement modifiés dans les conditions prévues à l'article 6, tant sur le plan des caractéristiques géométriques, de la signalisation, des dispositifs de sécurité que des structures de chaussées.

Un même procès-verbal reprend, pour chaque rétablissement ou nouvelle voie, l'ensemble des ouvrages remis comprenant les projets routiers, les ouvrages d'art, les murs de soutènement et les ouvrages hydrauliques (assainissement).

8.1.2. OUVERTURE A LA CIRCULATION PUBLIQUE ET GENERALE DES VOIES RETABLIES ET DES VOIES NOUVELLES

L'ouverture à la circulation publique et générale de la voie rétablie ou de la voie nouvelle intervient, en tout ou partie, sous réserve de la conformité reconnue par procès-verbal contradictoire lors de la visite de conformité, comme énoncé au § 2 de l'article 8.1.1.

Elle est toujours précédée, de la prise d'un arrêté, par le Maire de la Commune (par l'exercice de son pouvoir de police de la circulation) ou par l'autorité titulaire du pouvoir de police de circulation au moment de la signature de l'arrêté, qui formalise officiellement l'ouverture à la circulation publique de la section de voie nouvelle.

La circulation se fera alors en dehors de la responsabilité du **Concessionnaire**, lequel ne sera tenu qu'à la levée des réserves issues du procès-verbal de visite de conformité visé à l'article 8.1.1 §1 et à la fourniture du dossier de remise visé à l'article 3.5.3. Ce sans préjudice des garanties légales.

8.2. TRANSFERT DE PROPRIETE DES TERRAINS

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

Sur la base des plans de délimitation des différents domaines publics établis par le **Concessionnaire**, 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 authentiques portant transfert de propriété se révélant nécessaires, et prioritairement pris en la forme administrative, sera supporté par le **Concessionnaire**.

8.3. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES

A compter de leur remise dans les conditions prévues à l'article 8.1.1, §3 de la présente Convention, l'exploitation et l'entretien des diverses voies et sections de voies rétablies ou construites incomberont à la **Communauté** qui en supportera la charge.

Néanmoins, en cas d'ouverture anticipée à la circulation publique et générale, avant la remise prévue à l'article 8.1.1, §3, l'autorité titulaire du pouvoir de police de la circulation et qui aura pris l'arrêté correspondant, sera responsable de tous dommages dont les usagers et les tiers seraient victimes.

Le cas échéant, la Communauté sera redevable des obligations d'entretien décrites ci-après au § 8.3.1 comme étant à sa charge, dès cette ouverture anticipée à la circulation.

Les ouvrages de franchissement dont la gestion ultérieure incombe au **Concessionnaire** dans les conditions suivantes sont les suivants, le **Concessionnaire** n'ayant pas vocation à gérer les ouvrages de franchissement du RFN non concédé :

- PRA 2988, pont rail – VC30
- PRO 2992, pont route – rue de la Libération
- PRA ALO 2998, pont rail - rue Léon Blum

Les modalités de gestion et d'entretien du pont René Coty et de son parvis et de leurs accessoires, qui ne relèvent pas du **Concessionnaire** et de la présente convention, sont précisées dans le

protocole indice 2 concernant les mesures de pilotage et de suivi (i) des actions de coordination et communication des projets impactant le territoire de la commune d'Ambarès et Lagrave et (ii) des engagements pris dans le cadre du projet de LGV joint en annexe 7.

8.3.1. CAS DES PONTS ROUTES

S'agissant des ponts routes, les **Parties** conviennent que le génie civil des ouvrages de franchissements de la LGV SEA et leurs accessoires directs restent de la responsabilité du **Concessionnaire** qui en assure la construction, la gestion et l'entretien à ses frais de telle sorte que leur destination soit garantie, sauf cas de force majeure.

- a) Appartiennent aux accessoires directs à la charge du **Concessionnaire**, les éléments suivants :
- chape d'étanchéité ;
 - structure de l'ouvrage ;
 - corniche ;
 - tablier ;
 - piles ;
 - perré ;
 - culée ;
 - parties du remblai situées jusqu'à l'extrémité de la dalle de transition augmentée d'un (1) mètre, sans que cette longueur puisse être inférieure à cinq (5) mètres, à l'arrière des culées ;
 - protections anti-chutes et les équipements de sécurité ferroviaire lorsqu'ils sont fixés à l'ouvrage ;
 - supports caténares.
- b) Sont de la responsabilité de la **Communauté** les chaussées et les accessoires directs :
- garde-corps ;
 - glissière de sécurité ;
 - trottoirs ainsi que leurs bordures, structures et revêtements ;
 - joints de trottoirs ;
 - revêtement de chaussée ;
 - joints de chaussée ;
 - rampes d'accès ;
 - la signalisation routière, verticale en amont et la signalisation horizontale sur le pont ;
 - dalles de transition.

A compter de la remise prononcée dans les conditions précisées au 8.1.1 ou à compter de l'arrêté de circulation prévu à l'article 8.1.2, la gestion et l'entretien des aménagements prévus au b) incomberont à la **Communauté**, qui en supportera la charge, étant précisé que le **Concessionnaire** est responsable du génie civil des ouvrages de franchissement de la LGV SEA et de leurs accessoires directs prévus au a), et en assure l'entretien à ses frais jusqu'à l'issue du Contrat de Concession. Réseau ferré de France a précisé dans le courrier joint en annexe 4 les conditions selon lesquelles la gestion et l'entretien des aménagements seront assurés au terme du Contrat de Concession.

Lors des interventions ultérieures de la **Communauté** dans le cadre de la gestion et de l'entretien des voiries communautaires rétablies et des parties d'ouvrages qui lui auront été remises, aucun frais de prestations d'expertise et de sécurité ne pourra être facturé au **Concessionnaire**.

8.3.2. CAS DES PONTS RAILS

La reconstruction, la gestion et l'entretien des ponts rails relèvent de l'entière responsabilité du **Concessionnaire** puis du Concédant à l'issue de la présente Convention.

La **Communauté** assurera, quant à elle, l'entretien des chaussées, de l'assainissement et des trottoirs sous ces ouvrages, ainsi que des dispositifs de sécurité s'ils existent.

8.3.3. INSPECTION DES PONTS ROUTES ET DES PONTS RAILS

Le **Concessionnaire** organisera une visite annuelle d'inspection des ouvrages et transmettra chaque année à la **Communauté** un rapport d'inspection. De son côté la **Communauté** transmettra un rapport annuel d'inspection des superstructures.

9. ARTICLE 9 - GARANTIE DE PARFAIT ACHEVEMENT ET GARANTIE DECENNALE - RESPONSABILITE

9.1. GARANTIES

Pendant le délai de garantie de parfait achèvement, d'un an à compter de la date d'effet du procès-verbal de la visite de conformité d'une voirie communautaire levé de toute réserve de parachèvement (c'est-à-dire hors réserves documentaires et réserves n'interdisant pas l'ouverture à la circulation publique et générale), le **Concessionnaire** prendra en charge la réparation de tous les désordres constatés dans les travaux exécutés en application de l'article 3.

Ces désordres feront l'objet de la part de la **Communauté**, 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.

Après la remise des ouvrages, c'est-à-dire à la date d'effet du procès-verbal de remise d'une voirie communautaire, le **Constructeur** reste responsable de tout dommage trouvant son origine dans un désordre affectant la partie génie civil conservée en gestion, sachant que la **Communauté** dispose à cet égard de la qualité de tiers pour les dommages affectant la partie d'ouvrage dont elle assure la gestion. Pour cela, **LISEA** est titulaire d'une action en garantie décennale contre les intervenants à l'acte de construire, et s'engage à la mettre en œuvre.

En application de la garantie décennale prévue par les articles 1792 et 2270 du Code civil, les intervenants à l'acte de construire de COSEA-C restent responsables présumés 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.

9.2. RESPONSABILITE

LISEA est responsable dans les conditions de droit commun des dommages permanents de travaux publics résultant de l'existence des ouvrages relevant du périmètre du Contrat de Concession.

9.2.1. PENDANT LES TRAVAUX

La **Communauté** ne pourra être recherchée ni appelée en garantie quelle que soit l'hypothèse pendant la durée des travaux et jusqu'à la levée des réserves du fait de la réalisation des travaux de rétablissement, placés sous la responsabilité des entreprises de COSEA-C.

9.2.2. APRES LES TRAVAUX

La responsabilité de la **Communauté** sera limitée à la gestion des voies rétablies et à la propriété des terrains, cela conformément et par l'effet des dispositions des articles 8.1.1., 8.1.2, 8.2 et 8.3.

10. ARTICLE 10 - RESEAUX PUBLICS OU PRIVES SITUES DANS LA VOIE RETABLIE

Dans l'hypothèse où des réseaux publics ou privés emprunteraient l'assiette des voies rétablies y compris dans le cas où ces derniers y sont implantés du fait de déviations ou de rétablissements rendus nécessaires par la présence du projet ferroviaire, la **Communauté**, qui devra être informée par le **Concessionnaire**, fera son affaire de délivrer une autorisation d'occupation temporaire (AOT) par permission de voirie aux propriétaires des réseaux.

Il est précisé que les réseaux passant sous les trottoirs des ponts routes sont considérés comme empruntant l'assiette des voies rétablies.

11. ARTICLE 11 - TRAITEMENT DES DELAISSES

Les délaissés constitués lors des opérations de rétablissements de voiries communautaires font l'objet d'un traitement, à la charge du **Concessionnaire**, visant à redonner à ces terrains une valeur environnementale, avant qu'ils ne soient transférés en pleine propriété à la **Communauté**, conformément aux termes de l'article 8.2.

12. ARTICLE 12 - TRAVAUX ET AMENAGEMENTS ULTERIEURS

La direction de circulation ferroviaire (DCF) assure, pour le compte de RFF, la mission de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.

La **Communauté** devra donc informer le **Concessionnaire**, qui se chargera d'informer RFF et la DCF agissant dans le cadre de cette mission, suffisamment à l'avance, de toutes les opérations à effectuer au voisinage des voies et de leur processus opératoire, afin de leur permettre de prendre éventuellement, en temps utile, les mesures de sécurité réglementaire et de lui faire connaître les prescriptions auxquelles elle devra se soumettre avant et pendant les travaux ainsi que les clauses à imposer à l'entrepreneur et les documents nécessaires qu'il aura à remettre sous sa responsabilité à ce dernier.

Le **Concessionnaire** pourra demander à la **Communauté** l'exécution de tous travaux d'entretien ou de grosses réparations sur les ouvrages visés à l'article 8.3.1 b), qu'il jugerait nécessaires afin de ne pas compromettre la sécurité ferroviaire. Si l'intervention revêt un caractère d'urgence, **LISEA** pourra intervenir aux frais exclusifs de la **Communauté** qui s'engagera pour sa part à rembourser intégralement LISEA de toutes les dépenses engagées.

Faute pour la **Communauté** d'avoir respecté cette obligation, elle demeure responsable tant vis-à-vis du Concessionnaire, que vis-à-vis des tiers de tout dommage qui en résulte.

De la même manière, la **Communauté** pourra demander au **Concessionnaire** l'exécution de tous travaux d'entretien ou de grosses réparations sur les ouvrages visés à l'article 8.3.1 a) et 8.3.2, qu'elle jugerait nécessaires afin de ne pas compromettre la sécurité des usagers de la voirie. Si l'intervention revêt un caractère d'urgence, la **Communauté** pourra intervenir aux frais exclusifs du **Concessionnaire** qui s'engagera pour sa part à rembourser intégralement la **Communauté** de toutes les dépenses engagées, sans toutefois pouvoir intervenir sur le domaine ferroviaire.

Faute pour le Concessionnaire d'avoir respecté cette obligation, il demeure responsable tant vis-à-vis de la **Communauté**, que vis-à-vis des tiers de tout dommage qui en résulte.

13. ARTICLE 13 - DUREE DE LA CONVENTION

La présente Convention prend effet à compter de la dernière date de signature.

Elle prend fin à la date d'expiration du Contrat de Concession, étant précisé que, sans préjudice du Contrat de Conception-Construction et du Contrat de Sous-traitance, le **GIE COSEA** et les membres du groupement COSEA-C, qui n'ont vocation à intervenir sur le Projet que durant la phase de construction de la Ligne, seront libérés de tout engagement à l'obtention de la mise en service commerciale de la LGV SEA. Cet article 13 intervient sans préjudice des garanties légales auxquelles ils restent en tout état de cause tenus, notamment celles énoncées à l'article 9.

14. ARTICLE 14 - ENREGISTREMENT

Les frais d'enregistrement de la présente Convention sont à la charge de celle des **Parties** qui entendrait la soumettre à cette formalité.

15. ARTICLE 15 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES

La présente Convention est établie en cinq exemplaires originaux, dont un pour chacune des **Parties**.

16. ARTICLE 16 - LITIGES

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

17. ARTICLE 17 - PIECES ANNEXES

Sont annexées à la présente Convention les pièces suivantes :

Annexe 1 : Délibération du Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux

- Délibération de la Communauté Urbaine de Bordeaux,

Annexe 2 : Plan de situation au 1/ 25 000, Plan général au 1/ 5 000

- Plan de situation au 1/ 25 000,
- Plan général au 1/ 5 000,

Annexe 3 : Dossiers techniques

- Une note technique relative au dimensionnement des structures des chaussées ;

Pour chaque rétablissement de communication, un dossier technique comprenant :

- Une vue en plan, échelle 1/250,
- 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 4 : Courrier RFF

- Courrier RFF du 02 septembre 2011

Annexe 5 : Contenu des dossiers techniques à remettre après la construction des rétablissements routiers

- Contenu des dossiers techniques à remettre après la construction des rétablissements routiers

Annexe 6 : Modèles de procès-verbaux

- 6.1 - Modèle de procès-verbal de visite de conformité préalable à la remise d'une voirie communautaire
- 6.2 - Modèle de procès-verbal de remise d'une voirie communautaire

Annexe 7 : Protocole indice 2

- le protocole indice 2 concernant les mesures de pilotage et de suivi (i) des actions de coordination et communication des projets impactant le territoire de la commune d'Ambarès et Lagrave et (ii) des engagements pris dans le cadre du projet de LGV.

A Bordeaux, en cinq exemplaires originaux

Pour la Communauté

Pour LISEA

A, le

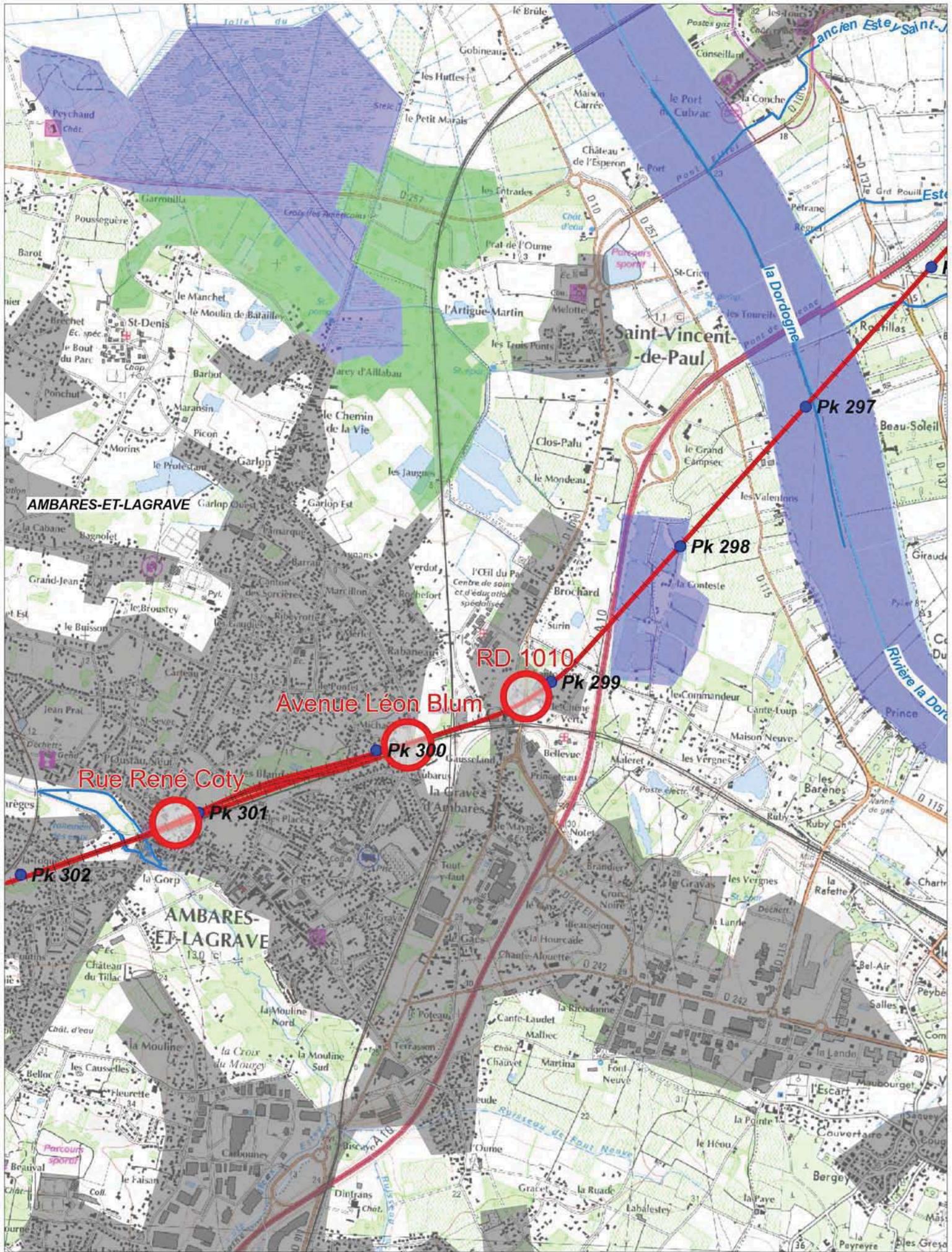
A, le

Pour le GIE COSEA

Pour DPR COSEA

A, le

A, le



SEA – TOURS/BORDEAUX

DOSSIER DE RETABLISSEMENT DES ROUTES
COMMUNAUTAIRES

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

ANNEXE 3

- **RETABLISSEMENT DE LA VOIRIE COMMUNALE VC 30 – Rue de Canteranne (Saint-Vincent-de-Paul et Ambarès-et-Lagrave) – RDT 2988**

Documents d'exécution :

- Vue en Plan RDT 2988 – phase définitive (STA13-90805-A1)
- Profil en long RDT 2988 – phase définitive (STA13-90807-A1)
- Profils en travers type RDT 2988 – phase définitive (STA13-90806-A1)

- **RETABLISSEMENT DE LA ROUTE DEPARTEMENTALE N°1010 (Ambarès-et-Lagrave) – RDT 2992**

Documents d'exécution :

- Vue en Plan RDT 2992 – phase définitive (STA13-92805-A4)
- Profil en long RDT 2992 – phase définitive (STA13-92807-A0)
- Profils en travers type RDT 2992 – phase définitive (STA13-92806-A0)

- **RETABLISSEMENT DE L'AVENUE ALFRED DE MUSSET (Ambarès-et-Lagrave) – VLT 2991-2**

Documents d'exécution :

- Vue en Plan VLT 2991-2 – phase définitive (STA13-95804-A0)
- Profil en long VLT 2991-2 – phase définitive (STA13-95802-A0)
- Profils en travers type VLT 2991-2 – phase définitive (STA13-95801-A0)

- **RETABLISSEMENT DE L'AVENUE LEON BLUM (Ambarès-et-Lagrave) – PRA ALO 2998**

Pas d'impact

SEA – TOURS/BORDEAUX

DOSSIER DE RETABLISSEMENT DES ROUTES
COMMUNAUTAIRES

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

ANNEXE 3

• **RETABLISSEMENT DE LA RUE RENE COTY (Ambarès-et-Lagrave) – RDT 3011**

Documents d'exécution :

- Vue en Plan RDT 3011 – phase définitive (STA13-96805-A3)
- Profil en long RDT 3011 – phase définitive (STA13-96807-A2)
- Profils en travers type RDT 3011 – phase définitive (STA13-96806-A0)

• **RETABLISSEMENT DE LA RUE DE LA GORP (Ambarès-et-Lagrave) – VLT 3011**

Documents d'exécution :

- Vue en Plan VLT 3011 – phase définitive (STA13-97800-A5)
- Profil en long VLT 3011 – phase définitive (STA13-97802-A0)
- Profils en travers type VLT 3011 – phase définitive (STA13-97801-A1)

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Pôle DDRM - Direction des Stratégies métropolitaines et de l'innovation			
N° CHRONO	2011 / 513		
N° CLASSEMENT			
14 SEP. 2011			
DESTINATAIRES	AVIS	INFO	ACTION
EL			

Direction Pôle DDRM			
N° CHRONO	2011 / 717		
N° CLASSEMENT	ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNES		
13 SEP. 2011			
PARTENARIAT - ECO-RESPONSABILITE - RESEAU			
DESTINATAIRES	AVIS	INFO	ACTION
EL			
Cl. Le Pensec			
V. C...			

Direction de projet Sud Europe Atlantique

Poitiers, le 02 SEP. 2011

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX
05 SEP. 2011
CABINET DU PRESIDENT

Monsieur Vincent FELTESSE
Président de la Communauté Urbaine de
Bordeaux
Esplanade Charles de Gaulle
33076 BORDEAUX cedex

Objet : Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) – Gestion des ponts routes

Nos références : JT/MF/BB C-154-2011
pièces jointes : copie du courrier envoyé au président du conseil général

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver ci-joint pour information, la copie du courrier que Monsieur Hubert du MESNIL, président de RFF, a adressé au président du conseil général de La Gironde sur la question des ponts-routes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

pour le responsable de l'unité territoriale
du projet LGV Sud Europe Atlantique


Michel FIOLEAU



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Paris, le 28 JUIL. 2011

Le Président

COPIE

Monsieur Philippe MADRELLE
Sénateur de la Gironde
Président du Conseil général de la
Gironde
Conseiller général de la Gironde
Esplanade Charles de Gaulle
33074 BORDEAUX

Monsieur le Sénateur,

J'ai bien reçu votre courrier relatif au statut des ponts-routes construits dans le cadre de la LGV Tours - Bordeaux, qui a retenu toute mon attention.

Réseau ferré de France s'inscrit dans le cadre d'une jurisprudence constante selon laquelle les ouvrages de franchissement sont la propriété des gestionnaires des voies portées.

Dans le cas de la construction d'une ligne nouvelle, les ouvrages de rétablissement des voies routières sont réalisés par le maître d'ouvrage de la ligne nouvelle. Un transfert de gestion doit donc être effectué au moyen d'une convention entre le constructeur des ouvrages et leurs propriétaires, immédiatement après leur achèvement.

Pour définir les conditions de ce transfert de gestion, RFF s'emploie à tenir compte de la situation effective des différentes collectivités, certaines d'entre elles ne disposant pas de services techniques en mesure d'assurer la gestion et l'entretien des nouveaux ouvrages.

RFF propose donc, soit la prise en charge, par les collectivités gestionnaires des voies portées, de l'entretien et de la maintenance des ouvrages, RFF versant au moment du transfert, un montant égal à 8% du coût de construction de ceux-ci, soit la prise en charge directement par RFF de l'entretien et de la maintenance, la collectivité ne recevant alors aucune contrepartie financière.

La gestion et l'entretien des éléments constituant la superstructure de l'ouvrage, tels que la structure et la couche de roulement de la chaussée, les trottoirs sur le tablier, les glissières de sécurité, les joints de dilatation, les assainissements, la chape d'étanchéité, les gardes corps, ou la signalisation routière, relèvent de la responsabilité du gestionnaire de voirie.

Dans le cas du contrat de partenariat public-privé conclu pour la LGV Tours - Bordeaux, le partenaire privé est le maître d'ouvrage de la ligne nouvelle. Il est en charge de la conception/construction des ouvrages de rétablissement.

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Établissement public national à caractère industriel et commercial
92 avenue de France - 75648 Paris Cedex 13
Tél 33 (0)1 53 94 30 60 - Fax 33 (0)1 53 94 38 09
RCS Paris B 412 280 737 - SIRET 412 280 737 00310 - NAF 5221Z
www.rff.fr

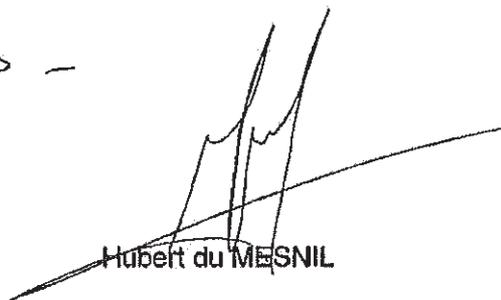
Le partenaire privé va se rapprocher des gestionnaires de voirie, dans le cadre de la mise au point finale du projet et de la concertation locale menée à cette occasion. Le contrat prévoit que le titulaire conserve l'entretien et la maintenance de l'ouvrage (hors superstructures) pour la durée de la concession.

Après achèvement des travaux, la convention de transfert de gestion des ouvrages de rétablissement définira en détail les limites de responsabilité et les modalités d'intervention de chaque partie (l'entretien des éléments concourant à l'exploitation ou à la sécurité ferroviaire restant en tout état de cause assuré par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire).

Au terme du contrat de partenariat, RFF proposera aux gestionnaires des voies portées de reprendre l'entretien et la maintenance des ouvrages de franchissement qui ne leur auront pas été transférés à l'achèvement des travaux. Ce transfert fera, lui aussi, l'objet d'un versement dont le montant devra être adapté au regard de la durée du contrat de partenariat. Si cette remise n'est pas acceptée par la collectivité, RFF continuera à assumer la gestion et l'entretien de l'ouvrage, dans la continuité du partenaire privé.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bien à vous -



Hubert du MESNIL

Le présent courrier est également adressé à :

Monsieur le Président du conseil général de la Charente Maritime

Monsieur le Président du conseil général de la Charente

Monsieur le Président du conseil général d'Indre et Loire

Monsieur le Président du conseil général de la Vienne

Monsieur le Président du conseil général des Deux-Sèvres

PROJET LGV
Documents à remettre après la construction
des rétablissements routiers

Dossier d'ouvrages exécutés (DOE) - Récolement

	Documents à remettre pour la	visite	remise
1 - Projet routier (hors ouvrages d'art)			
→ Dossier de récolement			x
♦ Plan de la nouvelle voie (avec modifications apportées pendant le chantier) + fichiers informatiques CD	x		x
♦ Plan de la nouvelle voie avec réseaux eaux pluviales et fourreaux + fichiers informatiques CD	x		x
♦ Plan de repérage de tous les busages et des dispositifs de retenue + fichiers informatiques CD	x		x
♦ Plans de récolement des réseaux remis par les concessionnaires (plans)			x
♦ Signalisations horizontale et verticale	x		x
♦ Profil en travers type + fichiers informatiques CD	x		x
♦ Dessins de détails si nécessaire (ex. : buses, cunettes)			x
♦ Fiches techniques, par exemple :			x
♦ Avaloirs, regards, buses			x
♦ Equipements : glissières			x
♦ Béton extrudé dans le cas des bordures coulées en place			x
♦ Clôture			x
♦ Etc.			x
→ Contrôle extérieur			x
♦ Fiches techniques produits (remblais, bordures, béton, ...)			x
♦ Mesure de déflexion	x		x
♦ Mesure de portance	x		x
♦ Formulation des enrobés			x
♦ Contrôle de densité			x
♦ Contrôle teneur en liant			x
♦ Fiches évènements (non-conformité et solution retenue)			x
♦ Etc.			x
→ Note technique relative au dimensionnement des structures des chaussées	x		x
→ Conventions diverses + délibérations + PV spécifique (ex : remise en état des terrains, remise de clés, ...)			x
→ Copie procès-verbal de réception			x
→ DIUO (dossier d'intervention ultérieur sur ouvrage) qui a été préparé et remis par le coordonnateur SPS			x
→ Dossier géotechnique (lorsqu'il existe)			x
→ Dossier éclairage public (s'il existe)			x
♦ Plan d'implantation			x
♦ Fiches techniques des équipements			x
♦ PV de contrôle de conformité			x
→ Plan des aménagements paysagers			x
→ Plans de récolement des bassins, UNIQUEMENT s'ils sont liés à la voie communautaire y compris des accès (sont concernés : les bassins d'infiltration ou d'orages, les bassins de confinement, les bassins de confinement et de traitement). Pour les bassins de confinement et de traitement seront fournis : les fiches techniques des géomembranes et autres produits installés en protection, mais aussi les plans de détail des vannages.			x
Documents à remettre lors de la			
visite			
remise			
2 - passage supérieur, passage inférieur supportant la LGV et mur de soutènement soutenant une voie communautaire			
→ Sous dossier n°1 :			x
1.1 Etudes :			x
1.1.1 Résultats des sondages et des reconnaissances complémentaires			x

1.1.2 Notes de calculs d'exécution			X
1.1.3 Plans et dessins d'exécution			X
1.1.4 Notes de calculs et plans relatifs aux ouvrages provisoires et aux procédés d'exécution			X
1.1.5 Etudes relatives aux matériaux employés			X
1.2 Déroulement des travaux :			X
1.2.1 Dossier topographique			X
1.2.2 Dossier bathymétrique			X
1.2.3 Procès verbaux de réception des matériaux			X
1.2.4 Procès verbaux de tous les essais, mesures et constatations effectués pendant les travaux (avis des contrôleurs techniques)			X
1.2.5 Calendrier réel d'exécution des travaux			X
1.2.6 Copie de tous les rapports signalant les incidents			X
1.2.7 PAQ			X
→ Sous dossier n°2 :			X
2.1 Dossier des plans et dessins :			X
2.1.1 Dossier des plans et dessins conformes à l'exécution	X		X
2.1.2 Plans de recollement des réseaux			X
2.1.3 Photographies			X
2.2 Etat de l'ouvrage :			X
2.2.1 Procès verbal des constatations			X
2.2.2 Procès verbal des épreuves réglementaires, niveau de service et charges acceptables			X
2.2.3 Procès verbal de la 1ere inspection détaillée	X		X
2.2.4 Levé topographique de référence			X
2.2.5 Autres résultats de mesures			X
2.3 Document de synthèse			X
2.3.1 Points faibles éventuels			X
2.3.2 Prévisions d'évolution de l'ouvrage			X
2.3.3 Particularités de l'ouvrage			X
2.3.4 Conditions de visite (cf DIUO)			X
2.3.5 Conditions d'entretien spécialisé (cf DIUO)			X
2.3.6 Dispositions prévues pour permettre le renforcement			X
2.3.7 Indications concernant le classement ou la protection du site			X
2.4 Domaines concernés			X
2.4.1 Procès verbal de remise au maître d'ouvrage actuel			X
2.4.2 Concessions			X
→ Sous dossier n°3 :			X
3.1 Surveillance			X
3.1.1 Rappel des dates d'expiration des diverses garanties			X
3.1.2 Définition du régime de surveillance auquel est soumis l'ouvrage			X
3.1.3 Calendrier des visites et des inspections			X
3.1.4 Recueil des procès verbaux des visites et inspections			X
3.1.5 Dossier d'intervention ultérieur sur l'ouvrage (DIUO)			X
3.2 Entretien, réparations, modifications			X
3.2.1 Programme d'entretien			X
3.2.2 Opérations d'entretien spécialisé			X
3.3 Actions subies par l'ouvrage			X

Documents à remettre lors de la visite remise

3 - Ouvrage d'assainissement

→ Rapport inspection état initial	X		X
→ Plans de récolement : (+ CD)			X
♦ plans de coffrage et de ferrailage			X
♦ Vue en plan (avec topographie mise à jour)			X
♦ Coupes en travers (avec détails trottoirs et dispositif de drainage)			X
♦ Coupe longitudinale			X
♦ Plans de détails d'équipements spécifiques s'ils existent : lampadaires, mur antibruit, dispositif de retenue (Garde-corps ou barrière), radier, perrés, fondations, corniches, ...			X

→ Notes de calculs avec hypothèses de calculs de l'ouvrage et cas de charges		X
→ PV de contrôles :		X
♦ Mise en œuvre remblais contigus		X
♦ Eventuellement compacité des enrobés		X
♦ Etanchéité		X
♦ Bétons		X
♦ Epreuve de l'ouvrage (si besoin)		X
→ Fiches techniques :		X
♦ Enrobés (épaisseurs, type, formulation,..)	X	X
♦ Etanchéité tablier (type et fournisseur)	X	X
♦ Béton trottoirs	X	X
♦ Fiche peinture si garde-corps peints	X	X
♦ Nature des remblais contigus et voie d'accès	X	X
♦ Carnet de branchement et liste de branchement	X	X
♦ Des équipements spécifiques s'ils existent : murs anti-bruit, lampadaires,	X	X
♦ Nature et caractéristiques des pierres de taille ou moellons	X	X
→ Convention de gestion (si elle existe)		X
→ Enquête réseaux et réponses		X
→ Sondages – reconnaissance géotechnique		X
→ Inspection télévisuelle et épreuve de compactage	X	X
→ Fiches d'anomalies d'exécution (PAQ)		X
→ PV de réception avec garanties		X
→ D.U.I.O		X

* * * * *

Afin de limiter l'importance du DOE, tous les documents seront imprimés et reproduits sur papier recto/verso et insérés dans une chemise comprenant une page titre, un sommaire et la date.

Au total, seront édités :
pour La Cub : un original et trois copies
pour LISEA : deux originaux
pour COSEA : une copie
pour RFF : une copie

Procès-verbal contradictoire de visite de conformité préalable à la remise d'une voirie communautaire

LGV: SUD EUROPE ATLANTIQUE (SEA)	PK :
Rétablissement du (de la) :	
Commune :	Département : Gironde
Mise en service du rétablissement envisagée le :	
Remise de la voirie communautaire envisagée le :	

Le présent procès-verbal est établi en 5 exemplaires originaux en application notamment de l'article 8.1.1 de la convention passée entre LISEA, GIE COSEA, DPR COSEA et La Cub le

Les principales constatations de la visite avant mise en service sont mentionnées aux paragraphes 1 à 7 ci-après. Il est ici précisé que ces constatations découlent d'un contrôle visuel de surface.

- Vu la visite de conformité concernant les ouvrages d'art en date du
- Vu la visite de conformité concernant les ouvrages hydrauliques en date du
- Vu la visite de conformité concernant les projets de voirie en date du

A l'issue des visites, le rétablissement peut être mis en service

sans réserve

sous réserve de l'achèvement des travaux et levée des réserves indiqués au paragraphe 8-1 ci-après. (Dans ce cas une contre visite sera effectuée pour lever les dites réserves).

Note : Le présent procès-verbal ne vaut pas autorisation d'ouverture à la circulation publique. Celle-ci fait l'objet d'un arrêté spécifique signé par l'autorité titulaire du pouvoir de police de circulation pour la voie.

Fait à			Le		
Pour le Concessionnaire		Pour le propriétaire de la voie rétablie			
LISEA	DPR COSEA	La Cub			
Nom et qualité du signataire	Nom et qualité du signataire	Nom et qualité du signataire			

Destinataires :

- La Cub : originaux 3
- LISEA : original 1
- DPR COSEA : original 1
- RFF : copie

**Procès-verbal contradictoire de levée de réserves
suite à la visite de conformité préalable à la remise
d'une voirie communautaire**

LGV: SUD EUROPE ATLANTIQUE (SEA)

PK :

Rétablissement du (de la) :

Commune :

Département : Gironde

Mise en service du rétablissement envisagée le :

Il est ici précisé que ces constatations découlent d'un contrôle visuel de surface.

A l'issue de la visite, pour les travaux et les réserves indiqués au paragraphe 8-1 ci-après, le constat est :

- les réserves sont levées et les travaux ont été effectués
 les réserves ne sont pas levées et/ou les travaux n'ont pas été effectués ;

Fait à Le

Pour le Concessionnaire

Pour le propriétaire de la voie rétablie

LISEA

DPR COSEA

La Cub

Nom et qualité du signataire

Nom et qualité du signataire

Nom et qualité du signataire

**Procès-verbal contradictoire de levée de réserves
suite à la visite de conformité préalable à la remise
d'une voirie communautaire**

LGV: SUD EUROPE ATLANTIQUE (SEA)

PK :

Rétablissement du (de la) :

Commune :

Département : Gironde

Il est ici précisé que ces constatations découlent d'un contrôle visuel de surface.

A l'issue de la visite, pour les travaux et les réserves indiqués au paragraphe 8-2 ci-après, le constat est :

- les réserves sont levées et les travaux ont été effectués
 les réserves ne sont pas levées et/ou les travaux n'ont pas été effectués ;

Fait à Le

Pour le Concessionnaire

Pour le propriétaire de la voie rétablie

LISEA

DPR COSEA

La Cub

Nom et qualité du signataire

Nom et qualité du signataire

Nom et qualité du signataire

1 – CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

1-1 La voie est

-un franchissement par ouvrage d'art. PRA PRO (a) n°..... oui non
n°OASIS (fourni par La Cub) n°.....
-un rétablissement latéral à la LGV? oui non
Le rétablissement latéral va du PK au PK

1-2 Le tracé en plan est-il conforme aux "obligations"? (b) oui non

Longueur du rétablissement en mètres :
si non, précisez les points non conformes

1-3 Le profil en long est-il conforme aux "obligations"?(b) oui non

si non, précisez les points non conformes

1-4 L'usager prévoit-il de loin l'évolution du tracé, sans être abusé par des trompe-l'oeil

ou gêné par des brisures ou discontinuités? oui non
si non, précisez les points non conformes

1-5 Profil en travers

Le profil en travers est-il conforme aux "obligations"? (b) oui non
si non, précisez les points non conformes

1-6 Les chaussées sont-elles déversées dans les courbes en plan? oui non

si oui, les dévers sont-ils conformes aux "obligations"? (b) oui non
si non, précisez les points non conformes

1-7 Le gabarit du PRA est-il conforme aux "obligations"? (b) oui non

si non, précisez les points non conformes

1-8 Autres observations (anomalies, dérogations, etc.) :

(a) Entourer la réponse correcte. Le « OUI » ne se trouve pas toujours dans la même colonne, mais il est disposé de façon à faciliter le dépouillement.

(b) Par « obligation », il faut entendre avant-projet détaillé, engagements pris par le concessionnaire vis-à-vis des collectivités (accords préalables, conventions), instructions applicables (règlement général de voirie communautaire), pour autant que les constatations visuelles sur site en permettent la vérification .

2 – CARREFOURS

2-1 La conception des carrefours est-elle conforme aux obligations (b) ?

- | | | |
|--|-----|-----|
| • En géométrie? | oui | non |
| • En construction (borduration, remplissage des ilots, drainage, etc.) ? | oui | non |

2-2 La visibilité au(x) raccordement(s) de la (des) desserte(s) sur la voie rétablie paraît-elle suffisante?

oui non

2-3 Autres observations (adaptations, compléments, etc.)

3 – DESSERTE DES RIVERAINS

3-1 L'accès des propriétés assure-t-il correctement le passage et la manœuvre des véhicules ou engins appelés à l'emprunter?

oui non

3-2 La visibilité au(x) raccordement(s) de la (des) desserte(s) sur la voie rétablie paraît-elle suffisante?

oui non

3-3 Autres observations (adaptations, compléments, etc.)

4 – TERRASSEMENTS / ASSAINISSEMENT

4-1 État des talus

- | | | |
|---|-----|-----|
| • ont-ils des ventres? | non | oui |
| • y a-t-il des glissements ? | non | oui |
| • sont-ils ravinés ? | non | oui |
| • y a-t-il | | |
| - un revêtement en terre végétale | | |
| sur remblais | oui | non |
| sur déblais | oui | non |
| -un engazonnement ? | oui | non |
| • la finition est-elle compatible avec le fauchage ? | oui | non |
| • y a-t-il des risques de chutes de pierres sur la plate-forme? | non | oui |
| • y a-t-il des résurgences d'eau dans les talus? | non | oui |

4-2 Drainage (voir si possible par temps pluvieux avant l'inspection)

- | | | |
|---|-----|-----|
| • y a-t-il des risques de stagnation d'eau sur la chaussée (ou en rive)? | non | oui |
| • Si en remblai: | | |
| - l'eau de la chaussée est-elle évacuée par des descentes d'eau? | oui | non |
| - y a-t-il des descentes d'eau tous les 50m sur remblais de 4m et +? | oui | non |
| - y a-t-il des fossés en pieds de talus ? | oui | non |
| - si oui, sont-ils bétonnés ? | oui | non |
| - y a-t-il des bourrelets sur remblais >= 4m et l'accotement est-il stabilisé ? | oui | non |
| • Si en déblai: | | |
| - y a-t-il des fossés de crête? | oui | non |
| - si oui, sont-ils bétonnés ? | oui | non |

- L'eau s'écoule-t-elle dans les fossés? oui non
- y a-t-il des regards et/ou grilles avaloirs ? oui non
- Les busages longitudinaux sont-ils équipés de tête de buse de sécurité? oui non
- Aux changements de direction des canalisations y a-t-il des regards visitables? oui non
- Sur ou sous ouvrage
 - l'eau de la chaussée est-elle évacuée par des bordures et/ou caniveaux ? oui non
 - y a-t-il des ouvrages de captage dont l'exutoire est situé en dehors de l'ouvrage ? non oui

4-3 Ouvrages Hydrauliques de traversée

- y a-t-il un (ou des) ouvrage(s) hydraulique(s) de traversée (ouverture supérieure ou égale à 2 m) oui non
- y a-t-il un (ou des) ouvrage(s) hydrauliques (s) de traversée (ouverture inférieure ou égale à 2 m) oui non
- Si oui
 - La géométrie est-elle conforme aux obligations (b) oui non
 - L'eau s'écoule-t-elle dans l'ouvrage oui non
 - y a-t-il des ouvrages de tête aux buses? oui non

4-4 Ouvrages Hydrauliques longitudinaux

- y a-t-il un (ou des) ouvrage(s) hydraulique(s) (ouverture supérieure ou égale à 2 m) oui non
- y a-t-il un (ou des) ouvrage(s) hydrauliques (s) (ouverture inférieure ou égale à 2 m) oui non
- Si oui
 - La géométrie est-elle conforme aux obligations (b) oui non
 - L'eau s'écoule-t-elle dans l'ouvrage oui non
 - y a-t-il des ouvrages de tête aux buses? oui non

4-5 Précisions (adaptations, compléments, etc.)

5 – CHAUSSEES / ACCOTEMENTS

5-1 Couche de roulement

- est-elle conforme aux obligations? (b) oui non

5-2 Revêtement des accotements

- est-il conforme aux obligations? (b) oui non

5-3 Revêtement des trottoirs

- est-il conforme aux obligations? (b) oui non

5-4 Aspect de la couche de roulement

- 5-4-1 Derrière les culées pour le PRO ou en bout de dalle de transition
 - y a-t-il des fissures? non oui
 - y a-t-il un tassement? non oui

5-4-2 Section courante

- y a-t-il des fissures?

non oui

- y a-t-il un tassement?

non oui

5-5 Autres observations

.....
.....
.....
.....

6 – EQUIPEMENTS

6-1 Dispositifs de retenue

- Les glissières répondent-elles toutes à la même norme sur l'ensemble de la voirie remise (CE ou NF) ? oui non
- Y a-t-il des dispositifs de retenue sur remblai de m et + ? oui non
- Tout obstacle dangereux est-il normalement protégé? oui non
- Chaque file a-t-elle au moins 60m? oui non
- Chaque file débute-t-elle au moins 30m avant l'obstacle à protéger? oui non
- Le PRO est-il équipé d'une barrière ? Type ? oui non
- L' ouvrage hydraulique est-il équipé
 - d'un garde-corps ? Type ?..... oui non
 - d'une glissière ? Type ? oui non
- Les dispositifs de retenue sont-ils conformes aux »obligations « (b) ?..... oui non

6-2 Signalisation horizontale

- Est-elle nécessaire ? oui non
- si oui, est-elle conforme aux obligations (b) ? oui non

6-3 Signalisation verticale

- Est-elle conforme aux obligations (b) ? oui non

6.4- Merlons

- Y a-t-il des merlons latéraux à la voie rétablie ?..... oui non

6-5 Plantations

- Y a-t-il des plantations ? oui non

6-6 Réseaux rétablis et réservations

- Y a-t-il des fourreaux en attente ? oui non
- Y a-t-il des réseaux rétablis sur le rétablissement ?..... oui non

Précisions

.....
.....
.....
.....
.....
.....

6-7 Éclairage

• Si l'itinéraire est éclairé, la partie rétablie l'est-elle? oui non

6-8 Précisions

Lined area for providing details for section 6-8.

7 - DIVERS

7-1 Traitement des délaissés :

Lined area for section 7-1.

7-2 Aménagements non cités dans la convention :

Lined area for section 7-2.

7-3 Autres :

Lined area for section 7-3.

8 – RESERVES et TRAVAUX DE PARACHEVEMENT

8-1 Liste des réserves nécessitant d'être levées et des travaux à exécuter impérativement avant la mise en service du rétablissement :

Ouvrages d'art

Lined area for 'Ouvrages d'art'.

Ouvrages hydrauliques

Lined area for 'Ouvrages hydrauliques'.

Projets voirie

Lined area for 'Projets voirie'.

Nota : la levée des réserves sera sanctionnée par un procès-verbal contradictoire de levée de réserves

**Procès-verbal contradictoire de remise
d'une voirie communautaire**

LGV: SUD EUROPE ATLANTIQUE (SEA)	PK :
Rétablissement du (de la) :	
Commune :	Département : Gironde
Mise en service du rétablissement le :	

Le présent procès-verbal est établi en 5 exemplaires originaux en application notamment de l'article 8.1.1 de la convention passée entre LISEA, GIE COSEA, DPR COSEA et La Cub le

- Vu le procès-verbal contradictoire de visite de conformité préalable à la remise d'une voirie communautaire en date du et au besoin le procès-verbal contradictoire de levée de réserves en date du

- Vu l'inventaire technique du rétablissement annexé au présent procès-verbal

La société Concessionnaire déclare, conformément à la convention susmentionnée, remettre pour gestion à La Communauté urbaine de Bordeaux le rétablissement décrit dans la fiche d'inventaire technique ci-jointe.

Cette remise est acceptée par La Communauté urbaine de Bordeaux :

- sans observation
- avec observations décrites dans la fiche d'inventaire technique ci-jointe

Fait à			Le		
Pour le Concessionnaire		Pour le propriétaire de la voie rétablie			
LISEA	DPR COSEA	La Cub			
Nom et qualité du signataire	Nom et qualité du signataire	Nom et qualité du signataire			

- Destinataires :
- La Cub : originaux 3
 - LISEA : original 1
 - DPR COSEA : original 1
 - RFF : copie

1 – PROJET ROUTIER (HORS OUVRAGES D'ART)

1-1 DESCRIPTIF DES VOIES

- Nom de la voiedu PRau PR
- Nom de la voiedu PRau PR
- Nom de la voiedu PRau PR
- Nom de la voiedu PRau PR

1-2 OBSERVATIONS

1-3 LISTE DES DOCUMENTS MANQUANTS DANS LE DOSSIER DES OUVRAGES EXECUTES

Nature du document	Nombre d'exemplaires	Observations

A remettre à La Cub dans les plus brefs délais et au plus tard 6 mois à compter de la date de signature

2 – OUVRAGES D'ART ROUTIER

2-1 DESCRIPTIF DES OUVRAGES

- Désignation de l'ouvrage
 - Voie franchie
 - Voie portée
 - Numéro OASIS n°
- (fourni par La Cub)

2-2 EPREUVES

- Dates des épreuves réglementaires
- Date du procès-verbal des épreuves

2-3 INSPECTION DETAILLEE INTIALE

- Date de l'inspection détaillée initiale

2-4 OBSERVATIONS

2-3 LISTE DES DOCUMENTS MANQUANTS DANS LE DOSSIER DES OUVRAGES EXECUTES

Nature du document	Nombre d'exemplaires	Observations

A remettre à La Cub dans les plus brefs délais et au plus tard 6 mois à compter de la date de signature

3 – OUVRAGE D'ASSAINISSEMENT

3-1 DESCRIPTIF DES OUVRAGES ET INSTALLATIONS

Numéro d'inventaire n°.....

(fourni par le Société de Gestion de l'Assainissement de La Cub)

canalisations:

Type d'ouvrage (Collecteur, BE, RV, Grille,)	Type de réseaux (EU, EP, UN)	Linéaires en m	Diamètre en mm	Matériau et marque

Ouvrages d'assainissement complexes

Pour ces ouvrages, il conviendra de décomposer notamment les thématiques suivantes le plus finement possible :

Par ouvrage	
Lot technique	Description
Génie civil	Cf annexe n°
Electricité	Cf annexe n°
Equipements électromécaniques	Cf annexe n°
Equipements mécaniques	Cf annexe n°

3-2 DELAI DE GARANTIE

3-3 OBSERVATIONS

3-4 LISTE DES DOCUMENTS MANQUANTS DANS LE DOSSIER DES OUVRAGES EXECUTES

Nature du document	Nombre d'exemplaires	Observations

A remettre à La Cub dans les plus brefs délais et au plus tard 6 mois à compter de la date de signature

4 – LIMITE DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

La régularisation foncière de la remise est engagée sur la base d'un projet de plan de délimitation des emprises à céder. Elle sera suivie dans un deuxième temps d'une délimitation sur le terrain des différents domaines publics en application des termes de l'article 8.2 de la convention susmentionnée.

Comme il est stipulé dans l'article 5 du Contrat de Concession LGV SEA, la délimitation de l'emprise de la Ligne sera établie par le Concessionnaire et à ses frais dans un délai de 2 ans suivant la date effective de mise en service, avec l'approbation du Concédant. On peut considérer que les remises foncières sont suffisamment engagées et le suivi assuré pour la remise en gestion de la voirie communautaire.



**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'inscrira 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

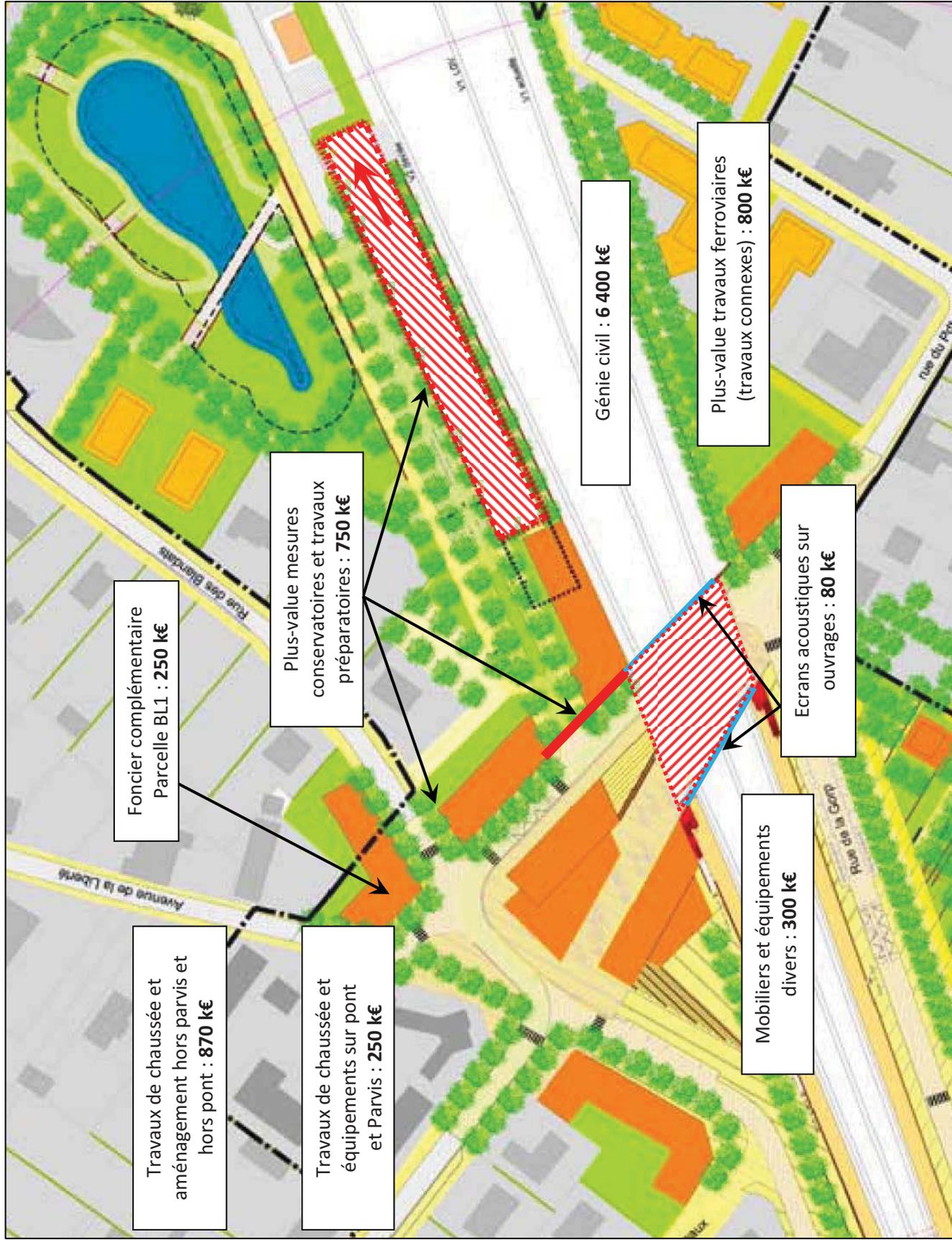
- Annexe 2.1 : Tableau récapitulatif des besoins en financements complémentaires
- Annexe 2.2 : Plan de repérage des prestations détaillées en Annexe 2.1
- Annexe 2.3 : Plan de repérage des limites des prestations de COSEA et RFF
- Annexe 2.4 : Dossier détaillé des aménagements et équipements sur le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

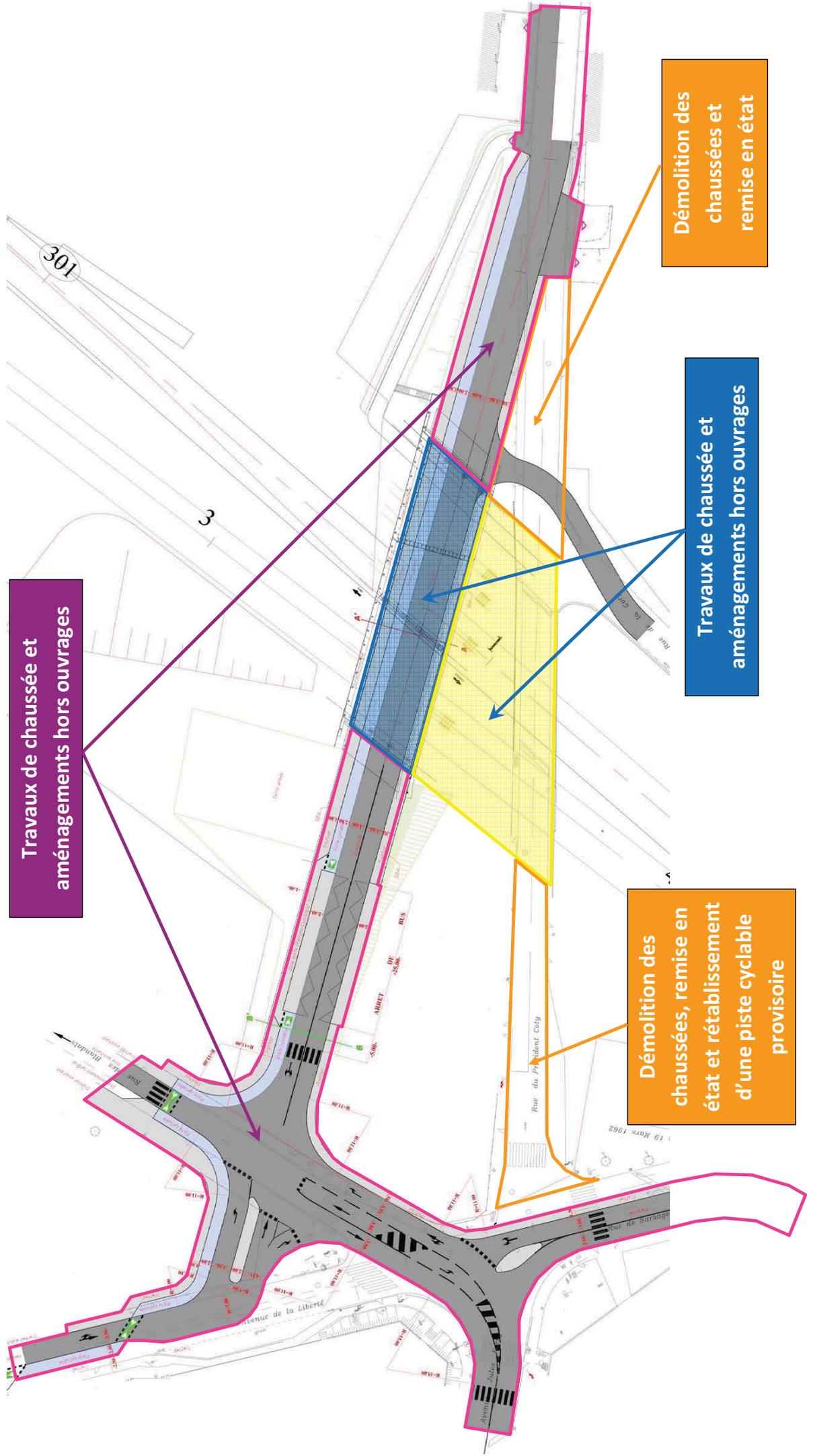
Annexe 2.1 : TABLEAU RECAPITULATIF DES BESOINS EN FINANCEMENTS COMPLEMENTAIRES

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	
Plus-value travaux ferroviaires (travaux connexes)	0,800	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
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	

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



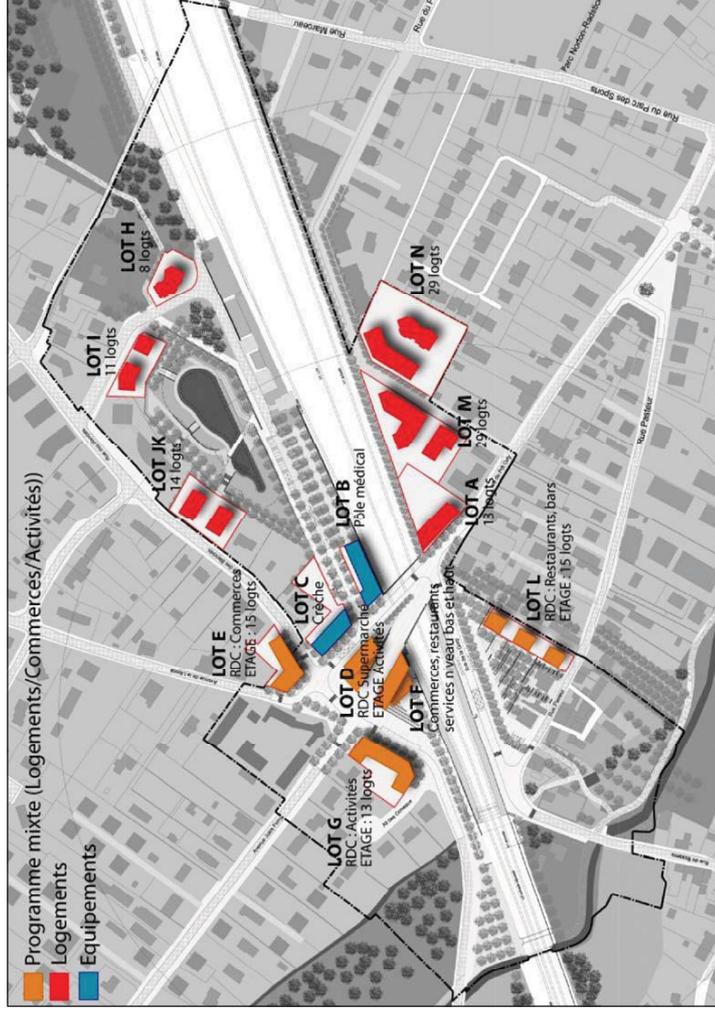
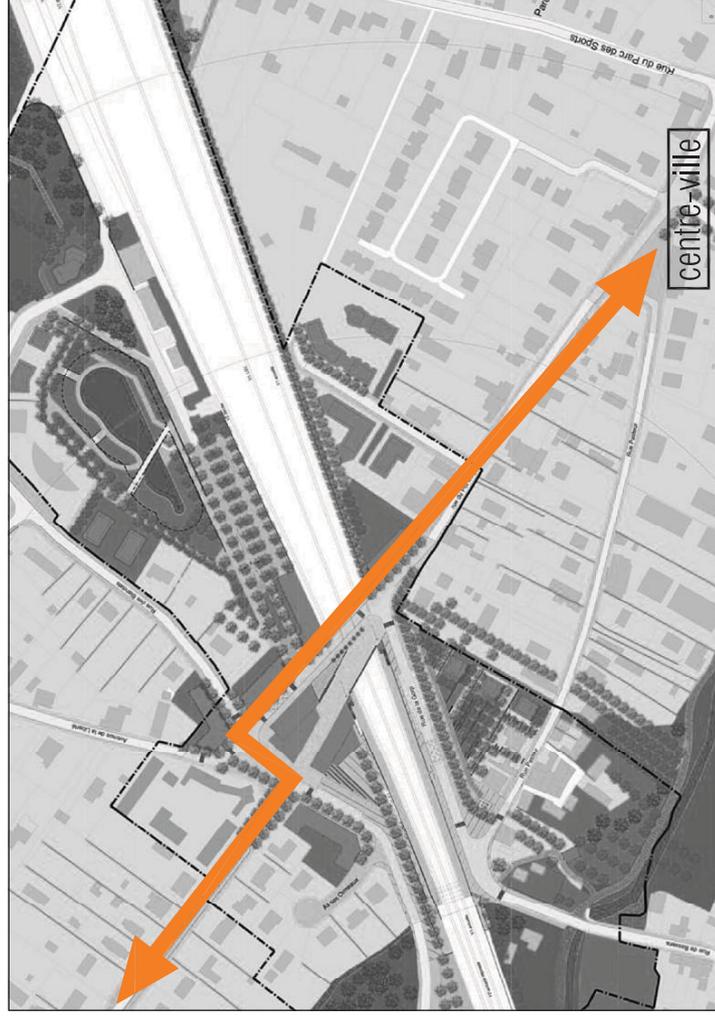


Plan d'insertion du parvis

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.



<p>Simes Ouest 10, rue de la République - 43000 St-Jean Tél : 06 56 52 54 20 Fax : 06 56 51 42 82 simes.ouest@simes-ouest.com</p>	<p>10, rue de la République - 43000 St-Jean Tél : 06 56 52 54 20 Fax : 06 56 51 42 82 simes.ouest@simes-ouest.com</p>	<p>Ouvrage d'art René Coty</p> <p>Mission d'accompagnement architectural pour la mise au point des plans d'exécution des travaux de réaménagement de voirie liés à la construction de la LGV SEA dans le quartier de la Gorp</p>	<p>date: P01</p> <p>modification document de référence :</p>	<p>Plan d'insertion du parvis</p>	<p>AVP</p> <p>2012_10_05</p> <p>ECH: /</p> <p>REV: B</p>
---	---	---	---	-----------------------------------	--

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.

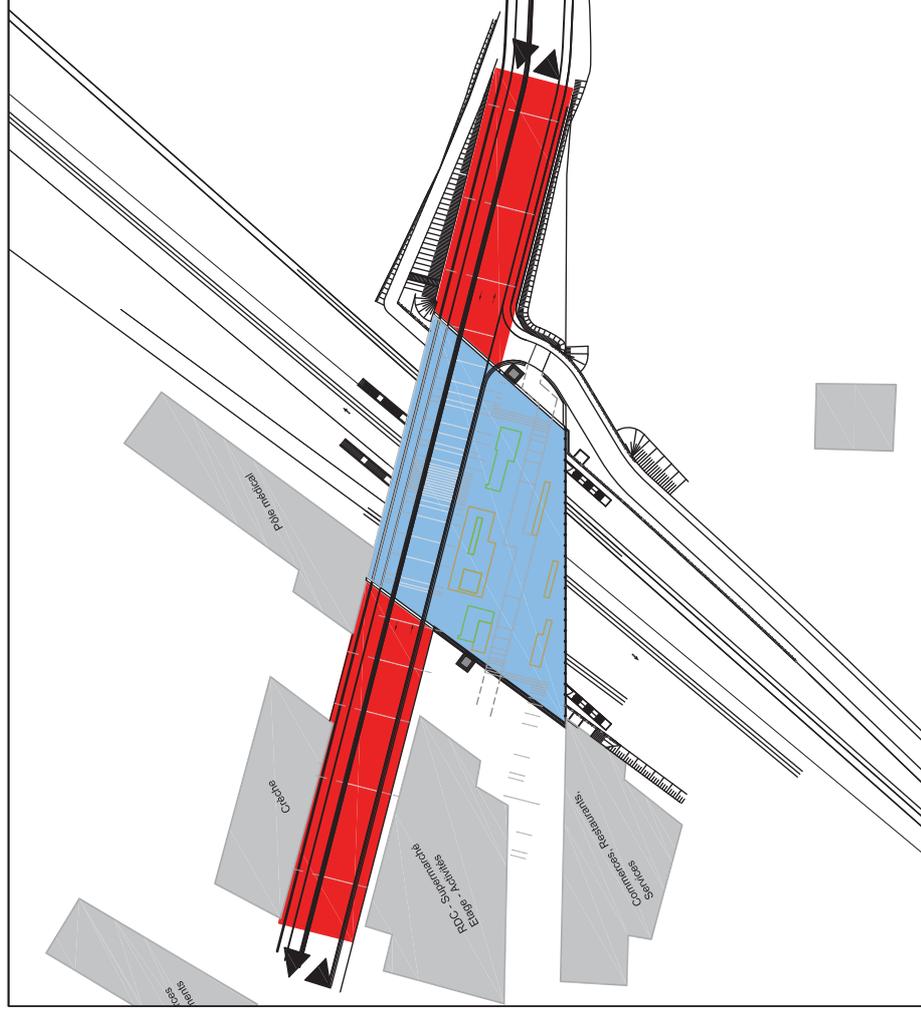
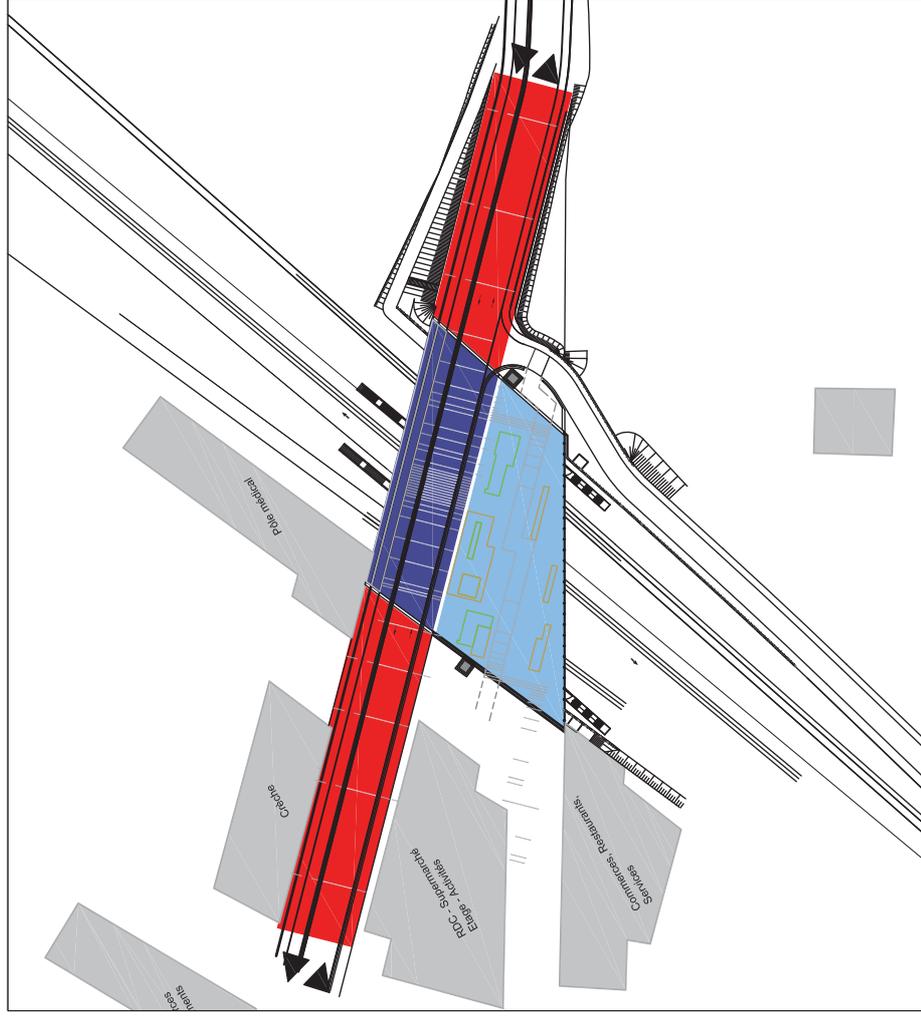
Cette cohérence sera obtenue par l'homogénéité des matériaux sur les deux ouvrages. Les matériaux utilisés seront le béton, le métal et le bois. Ces trois matériaux seront implantés de manière à qualifier les espaces et les usages. Leur implantation se prolongera sur le plan vertical des ouvrages de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

 Pont routier / Surface 717 m²

 Parvis / Surface 1037 m²

 Voies 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.



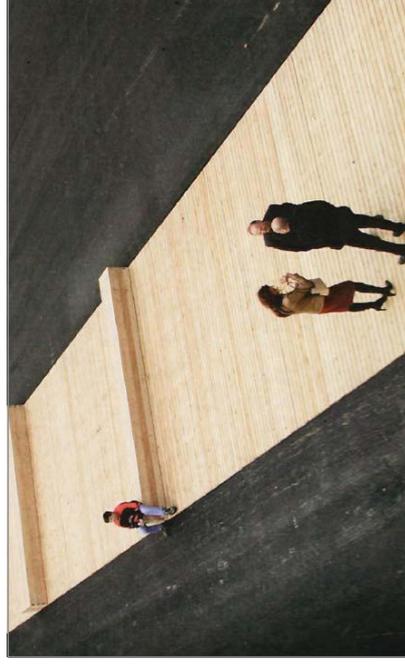
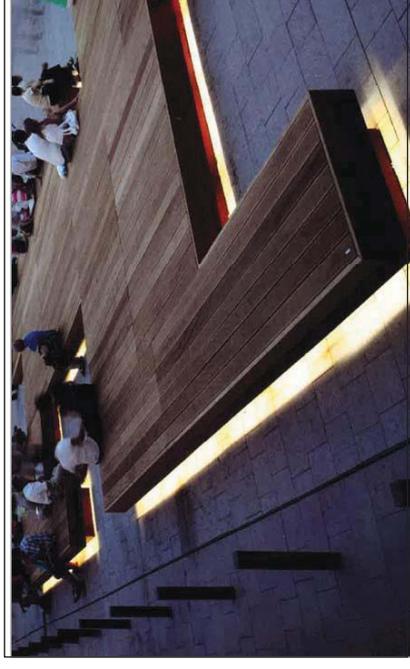
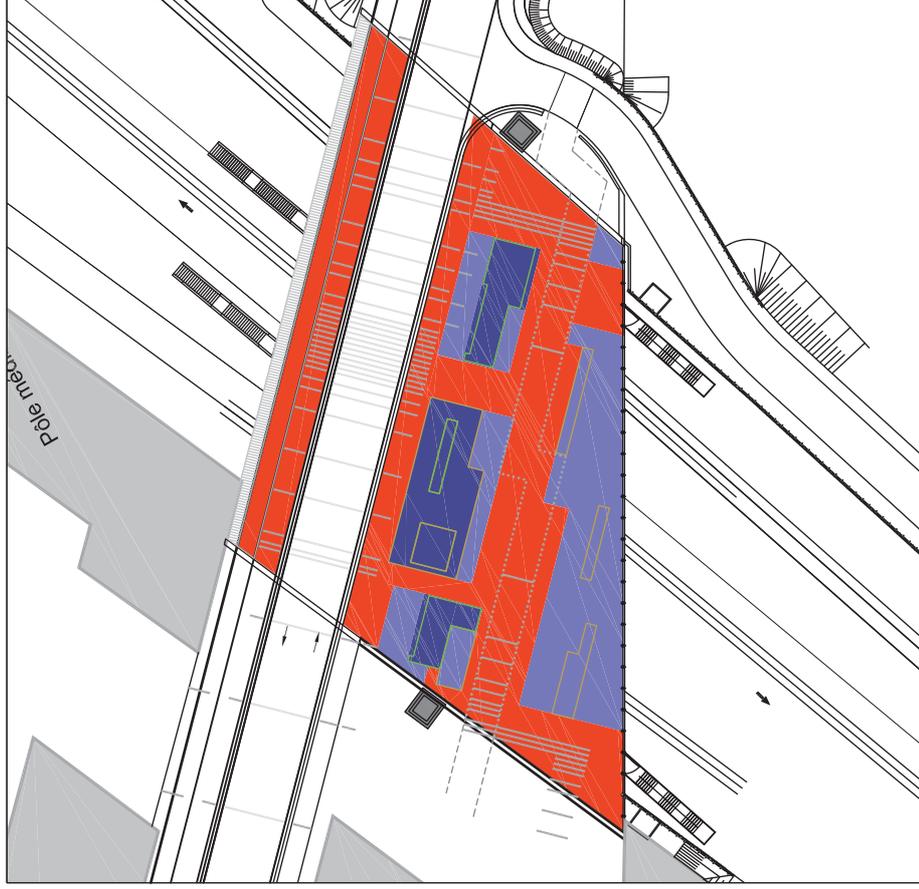
Mobiliers hauts statiques isolant les flux routiers des modes doux du parvis statique



Revêtements au sol accueillant les flux piétons et cycles

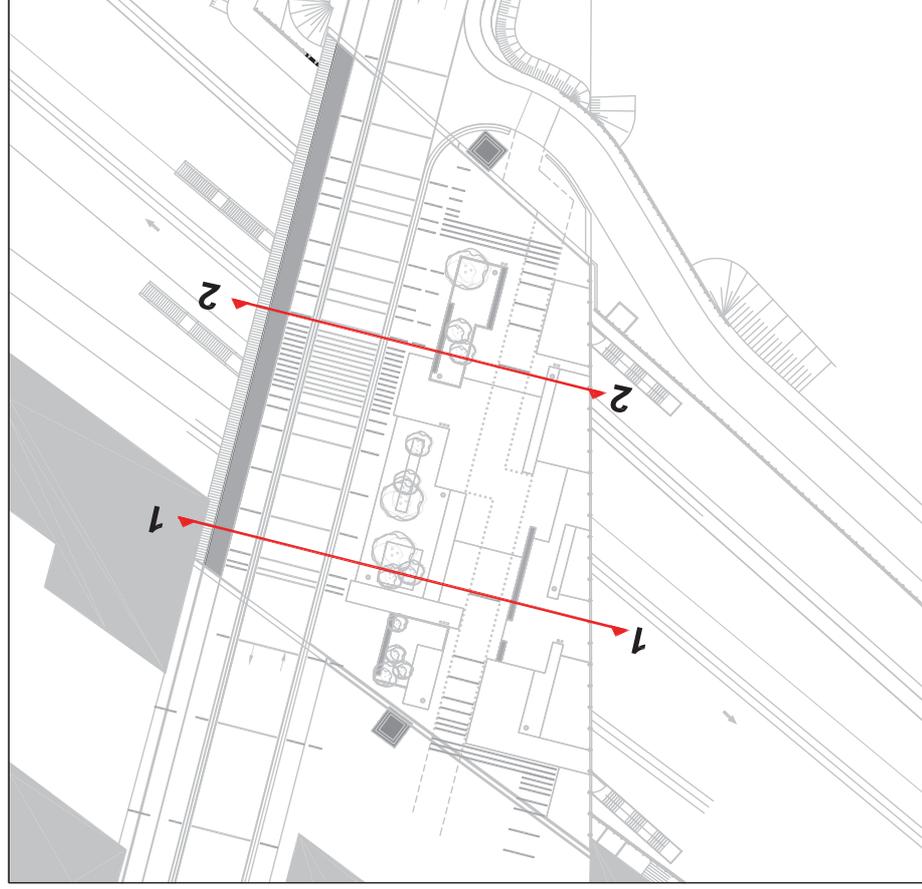


Mobiliers bas statiques créant des espaces de vie en rive de la dynamique des flux du parvis

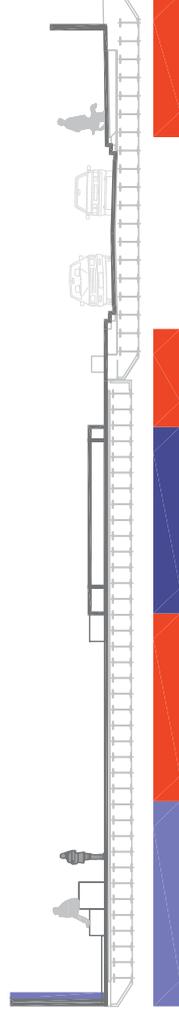


Organisation spatiale

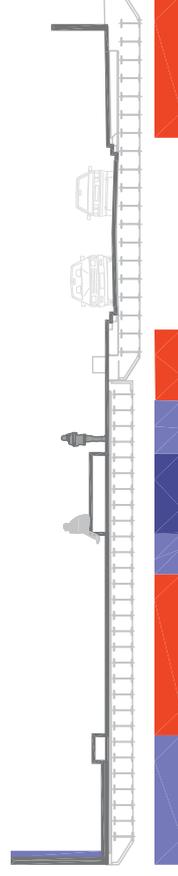
La particularité de ce parvis, au delà de la cohérence des matériaux utilisés sur les deux ouvrages, et de former une entité horizontale modulable en terme d'allimétrie et de volumétrie. Les matériaux épousent les différents volumes plus ou moins extrudés jusqu'à se retourner sur le plan vertical des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



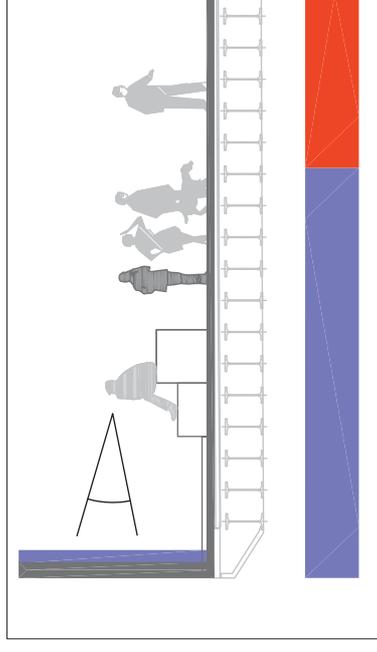
1 // Coupe 1:200



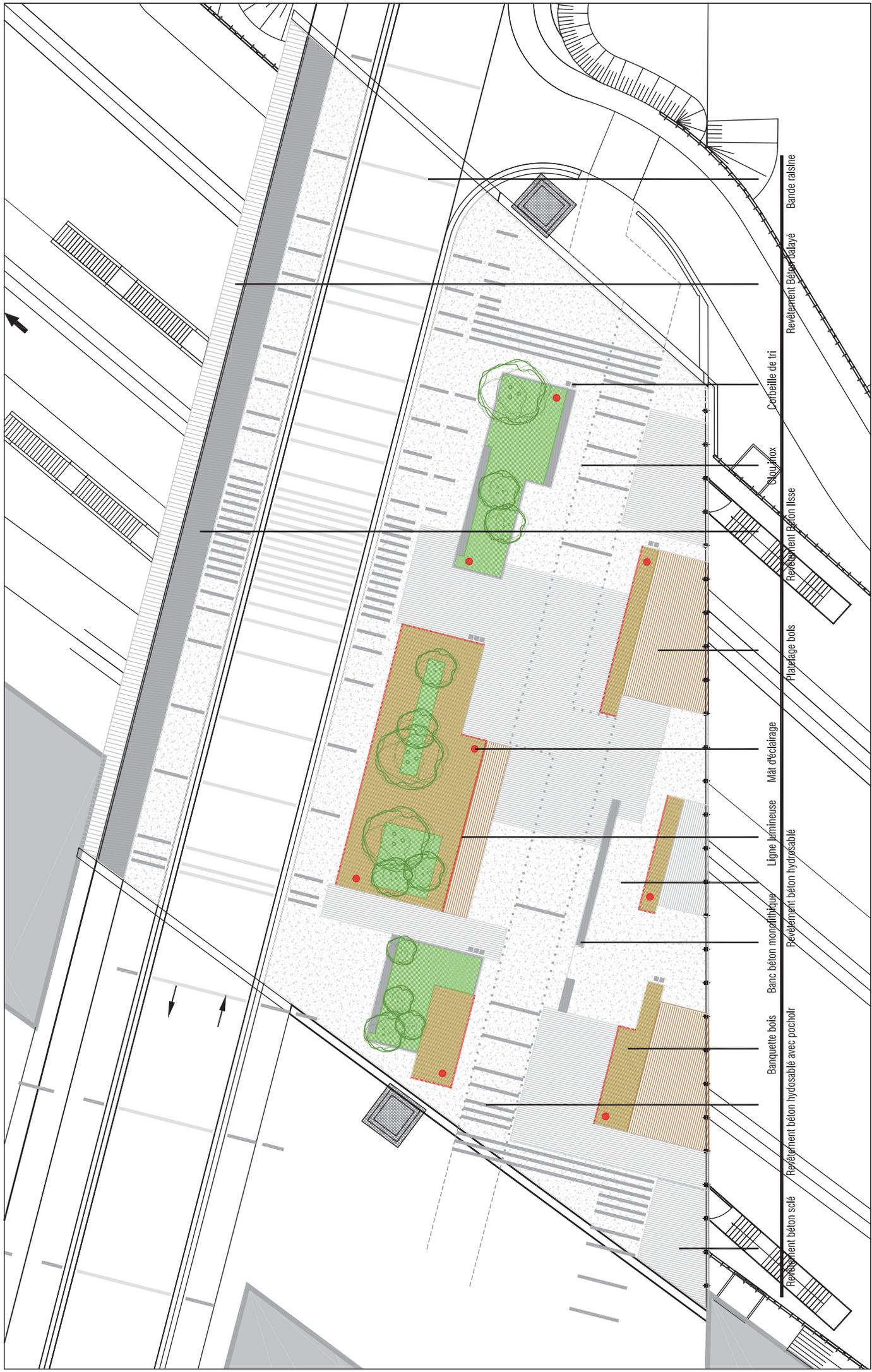
2 // Coupe 1:200



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

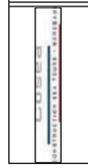


Plan de mobiliers et de revêtement du parvis



<p>2012_10_05 Ech: B 1/200</p>	<p>AVP REV: B</p>	<p>modification document de référence Plan de mobiliers et de revêtement du parvis</p>	<p>05 P05</p>	<p>Etude sur les équipements techniques Mission d'accompagnement architectural pour la mise au point des plans d'exécution des travaux de réaménagement de voirie liés à la construction de la LCV SEA dans le quartier de la Gorp</p>	<p>Ouvrage d'art René Coty</p>	<p>10, rue de la République, 33000 Bordeaux Tél : 05.56.82.54.20 Fax : 05.56.81.42.82 alpin@stg.com alpin@stg.com</p>	<p>Stigma Ouest 10, rue de la République, 33000 Bordeaux Tél : 05.56.82.54.20 Fax : 05.56.81.42.82 alpin@stg.com alpin@stg.com</p>
--	-----------------------	--	-------------------	---	---------------------------------------	---	--

Images références



Slimes Ouest
 2-PM architectures
 10, rue de la République, 44100 Nantes

10, rue de la République, 44100 Nantes
 Tel : 02 51 82 54 20 Fax : 02 51 82 54 22
 slimes.ouest@slimes-ouest.com

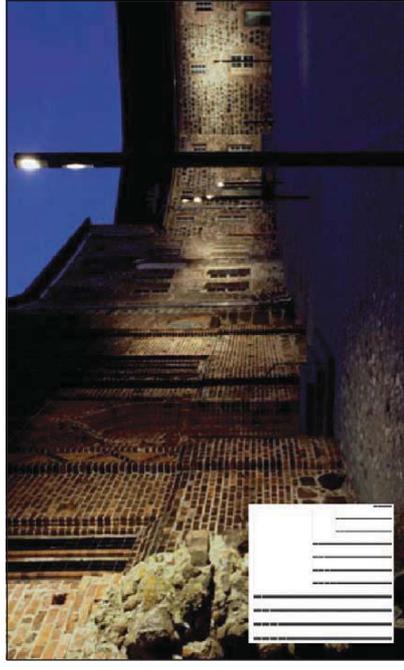
Ouvrage d'art René Coty

Etude sur les équipements techniques
 Mission d'accompagnement architectural pour la mise au point des plans d'exécution des travaux de réaménagement de voirie liés à la construction de la LGV SEA dans le quartier de la Gorp

client: **P06**

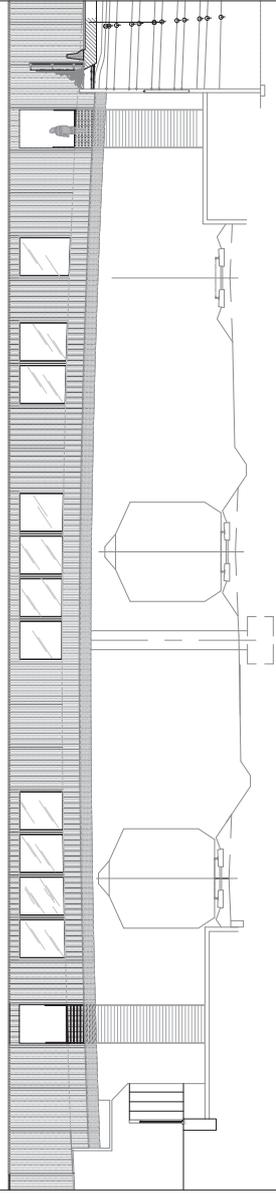
modification document de référence:

AVP 2012_10_05
 n°: **B**
 ECR: /

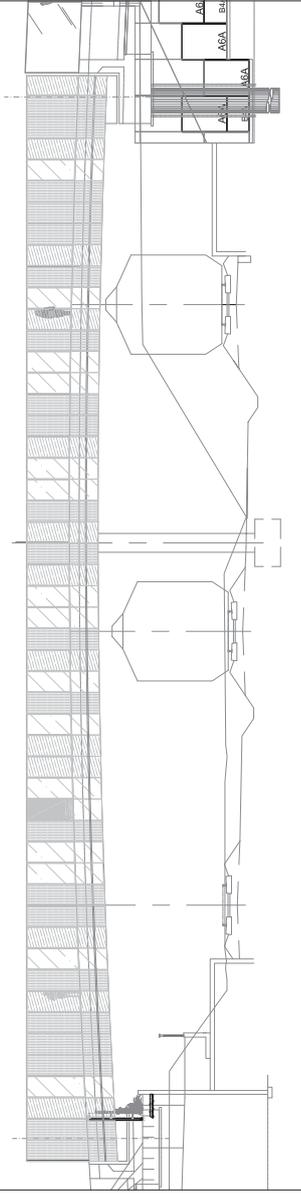


Les ouvrages de sécurité

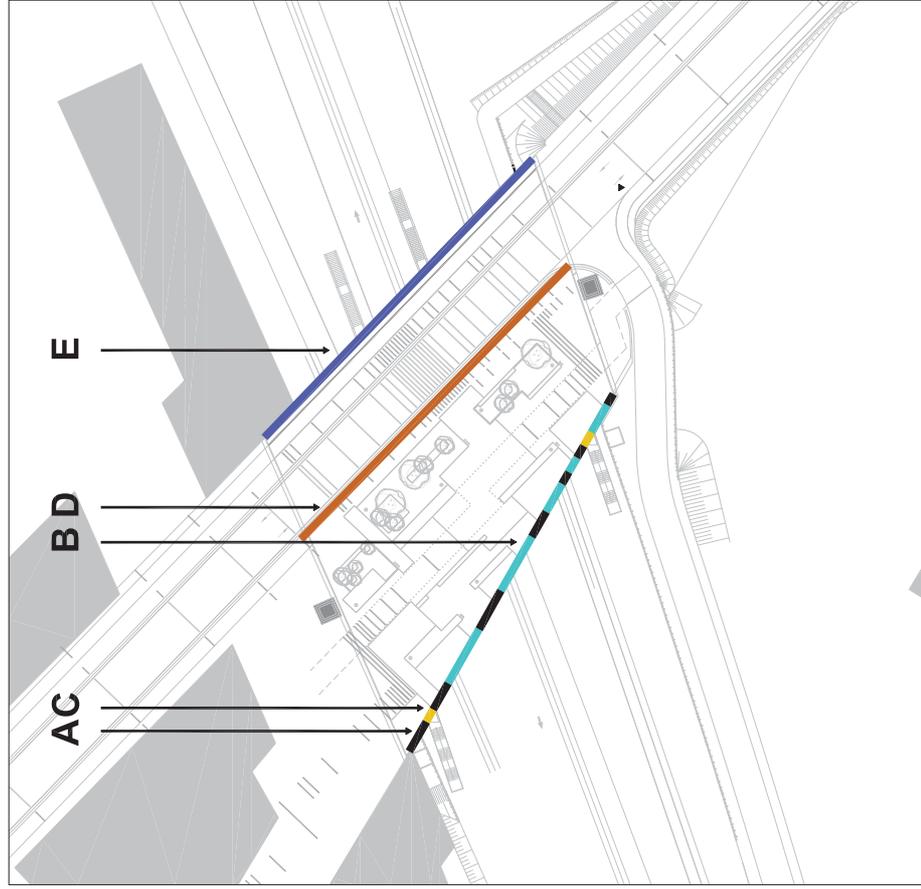
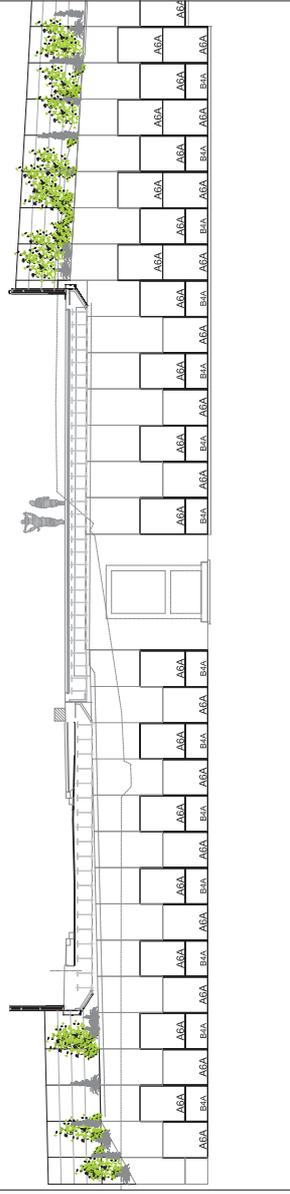
A // Elevation "Côté Bordeaux"



B // Elevation "Côté Paris"



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



A // Détail sur mur antibruit "Côté Bordeaux"

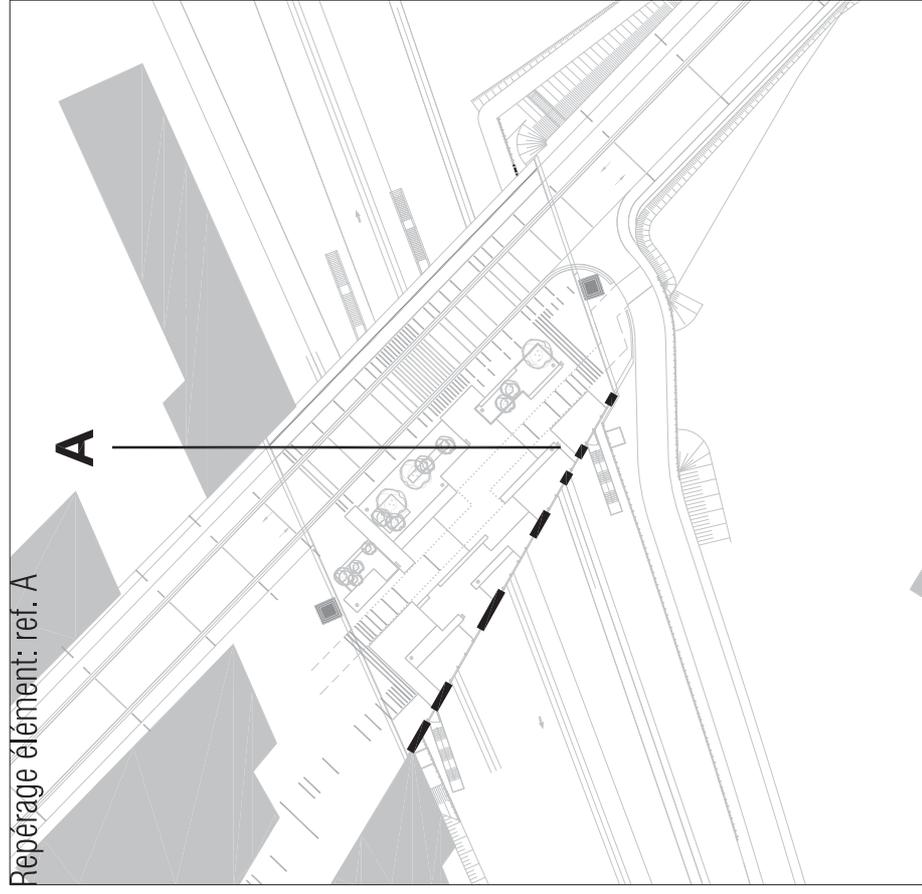
Le pont devient un élément architectural.

Les parois répondent aux besoins et offrent une protection visuelle en qualifiant le parvis en espace public.

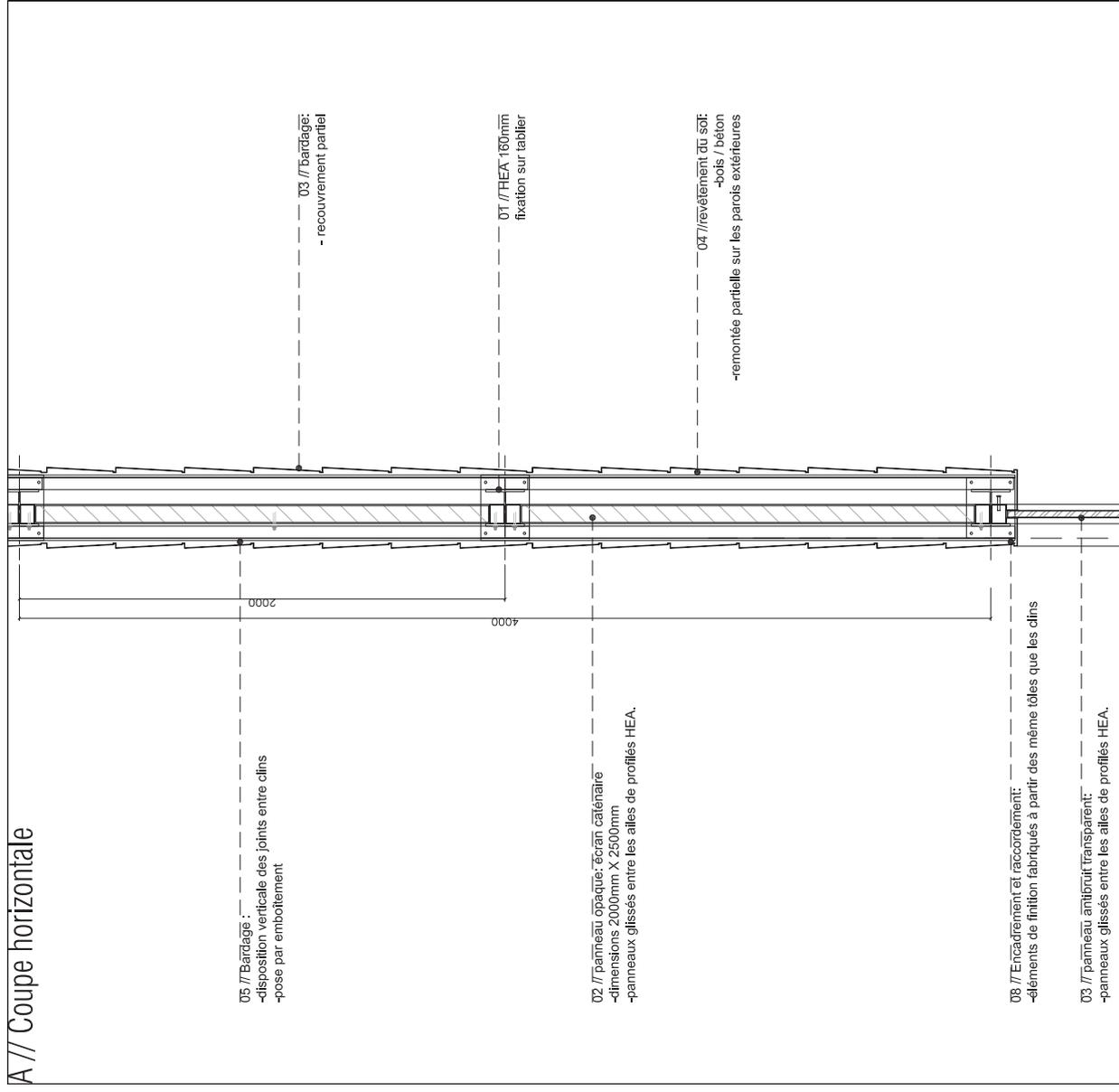
Tout en gardant les propriétés d'un mur antibruit, il interagit avec son environnement. La présence du bardage inox en échelle offre une animation de l'ouvrage avec le site.

Les éléments opaques sont constitués de crans caténaireaux qui s'intercalent entre les profils HEA; puis recouvert de clinis inox.

Repérage élément: ref. A

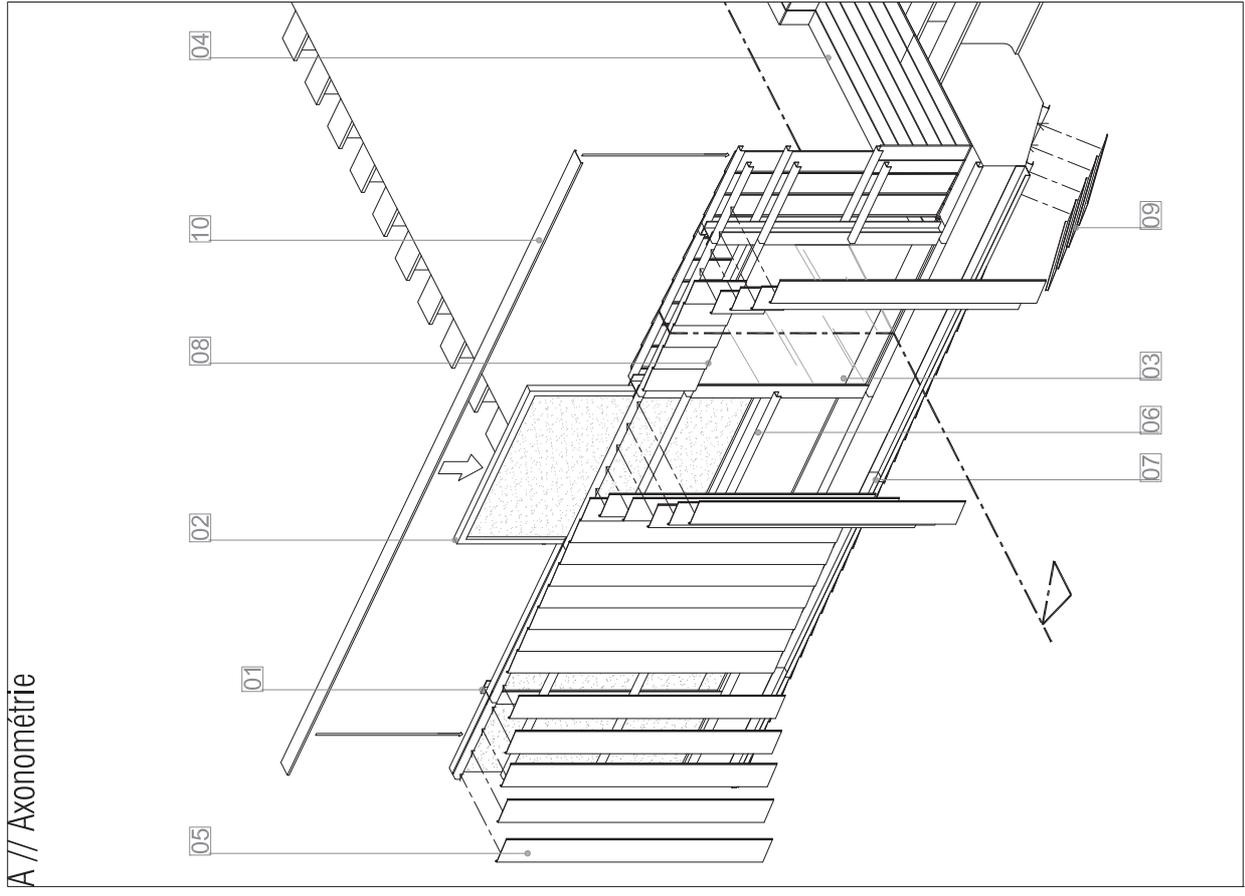


A // Coupe horizontale

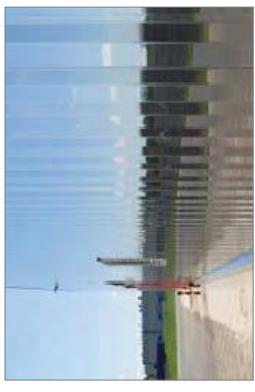
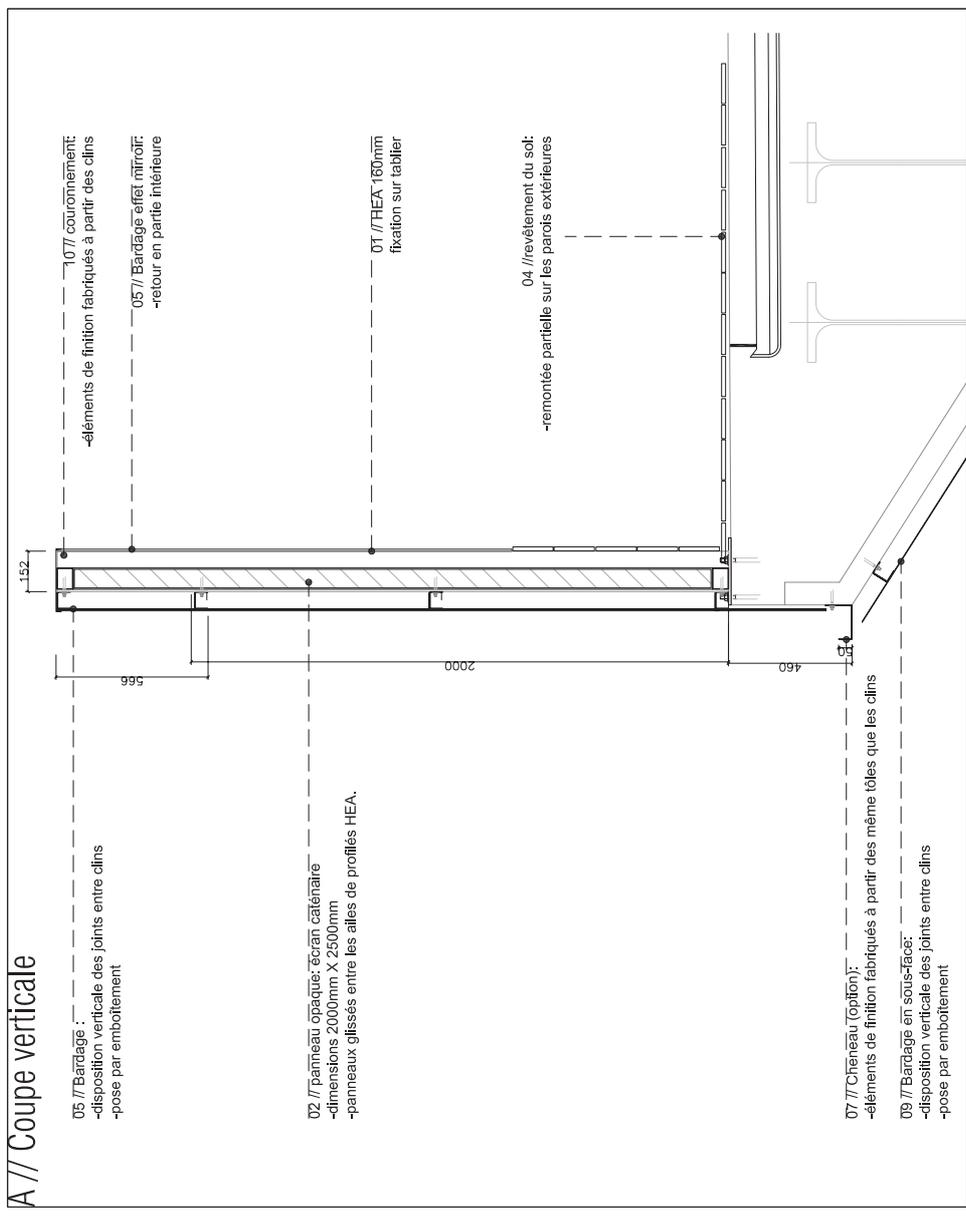


A // Détail sur mur antibruit "Côté Bordeaux"

A // Axonométrie

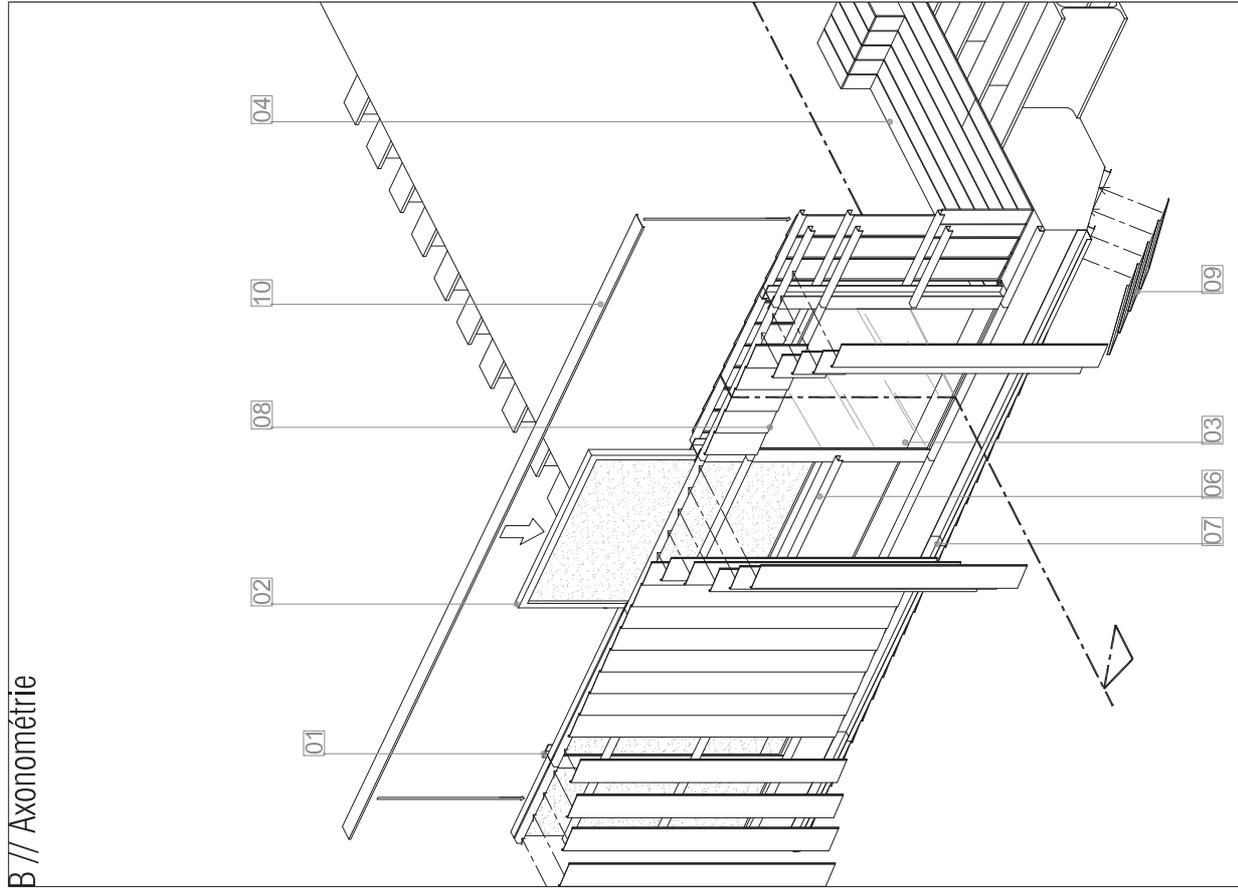


A // Coupe verticale

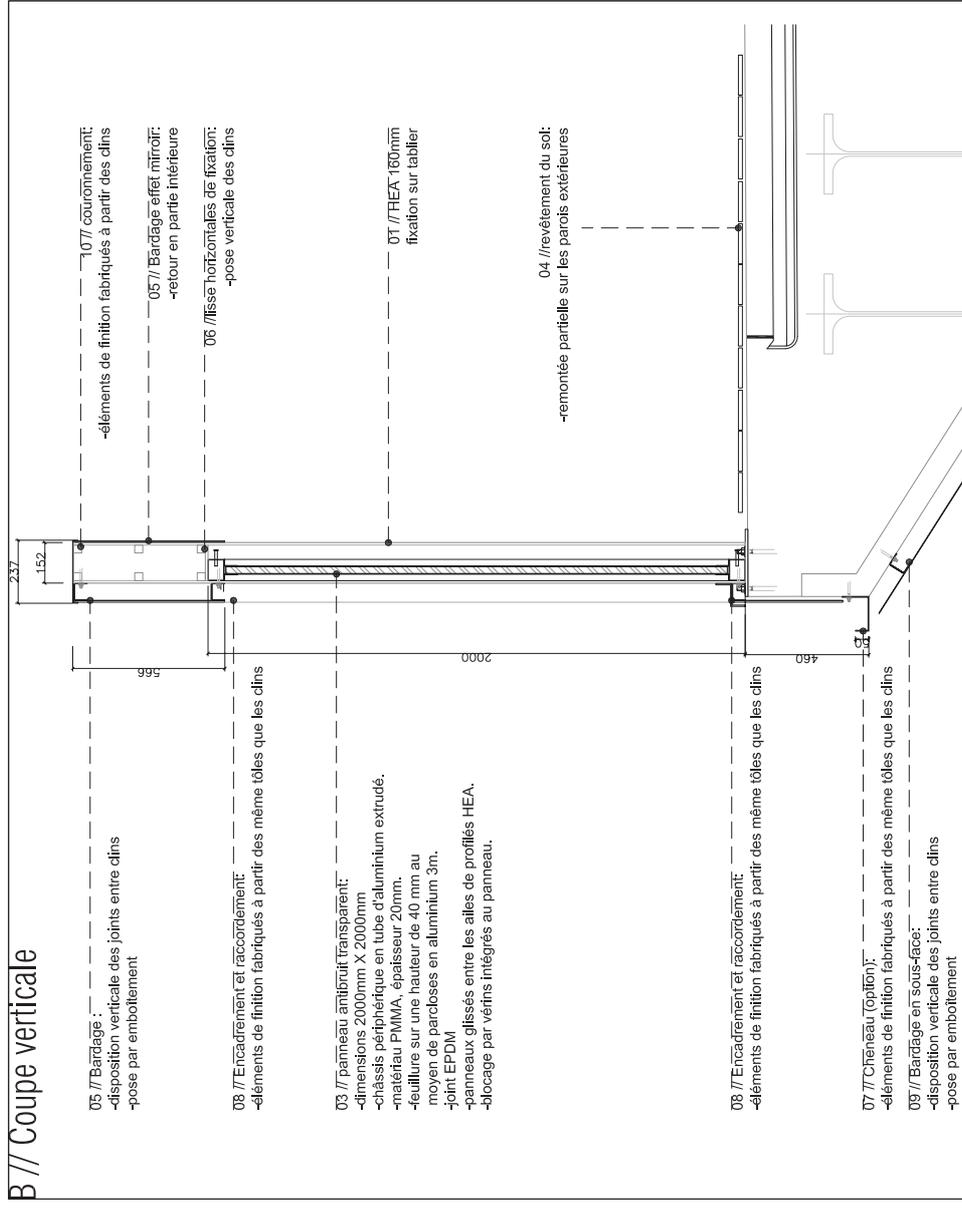


B // Détail sur cadre transparent / mur antibruit " Côté Bordeaux"

B // Axonométrie



B // Coupe verticale



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

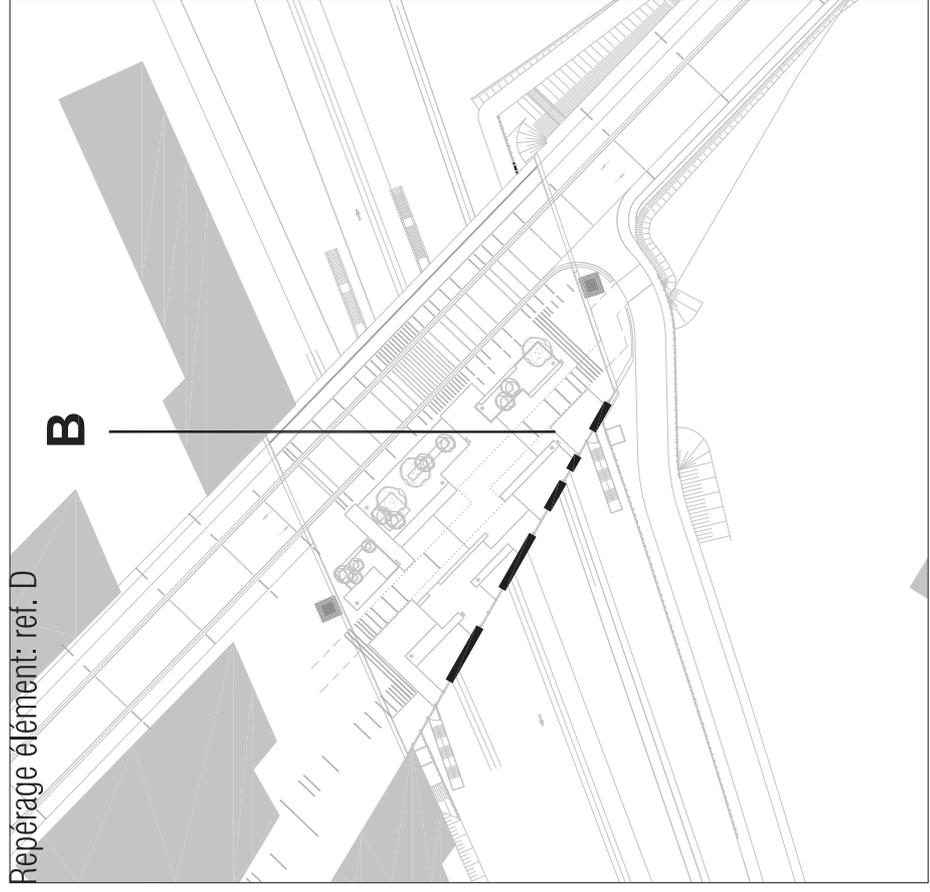
transformer un élément technique en un espace public.

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.

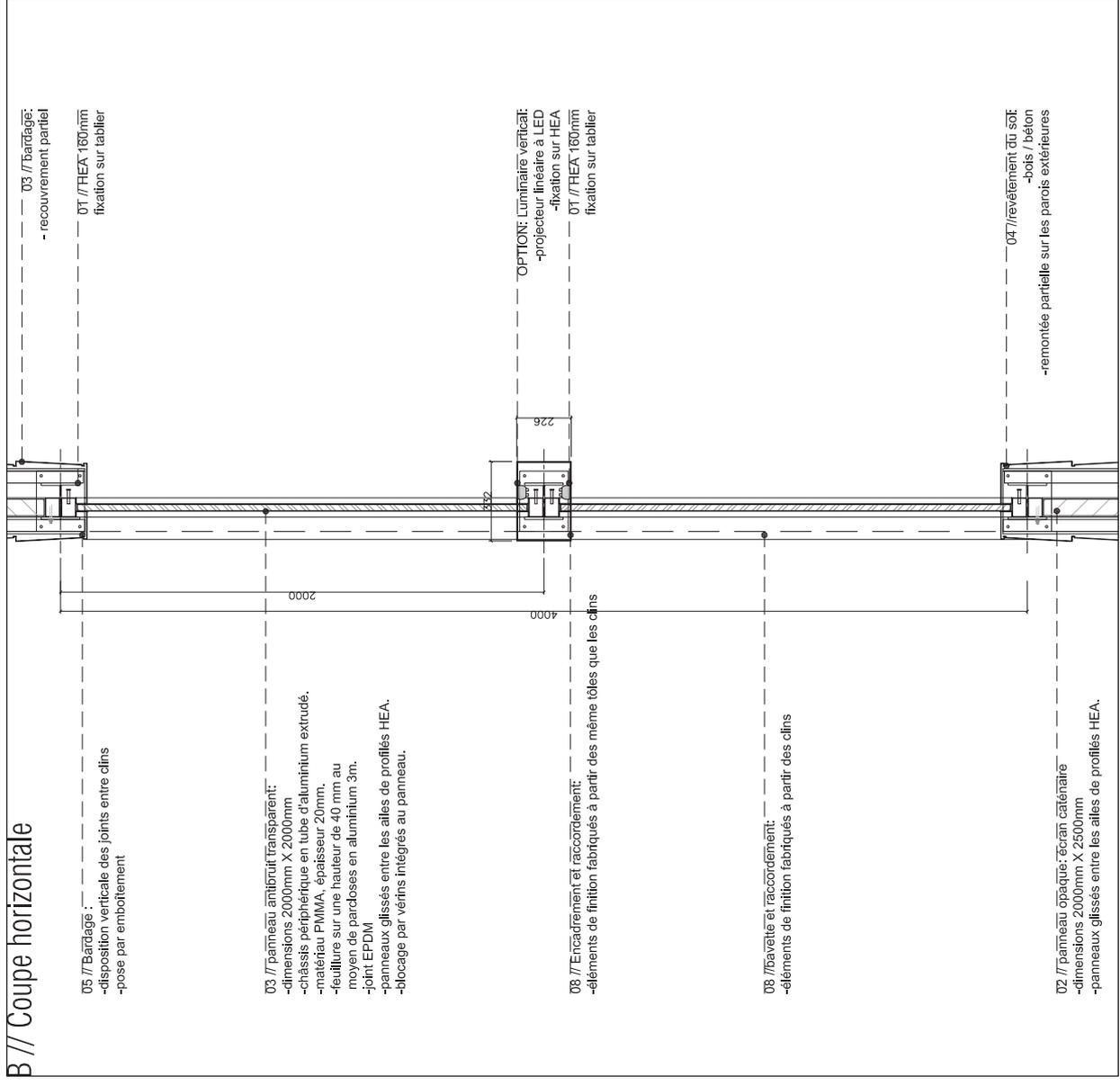
Mètre en valeur plutôt que d'ignorer: De larges bords vitrés (éléments standard de mur antibruit transparent réemployés) apportent une mise en scène en cadrant les voies. Les passants pourront s'arrêter devant et vivre à travers ces grands cadres la vitesse de la LGV.



Repérage élément: ref. D

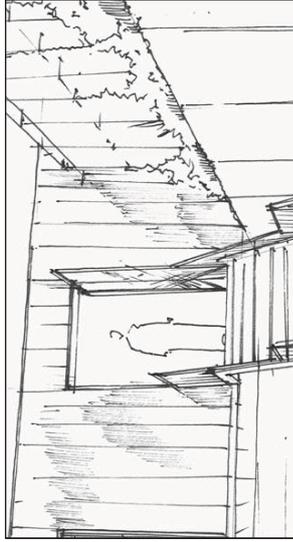


B // Coupe horizontale

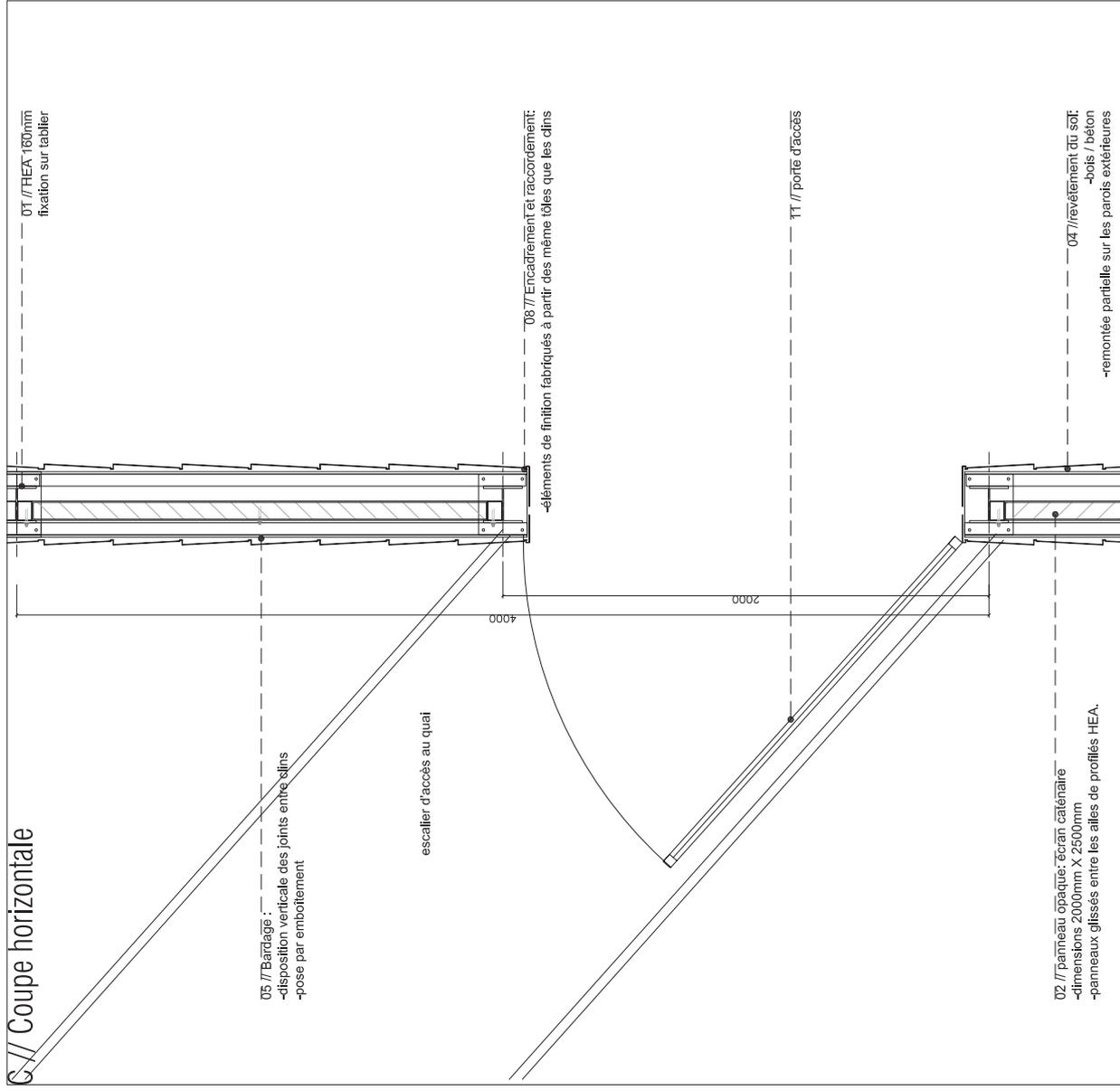
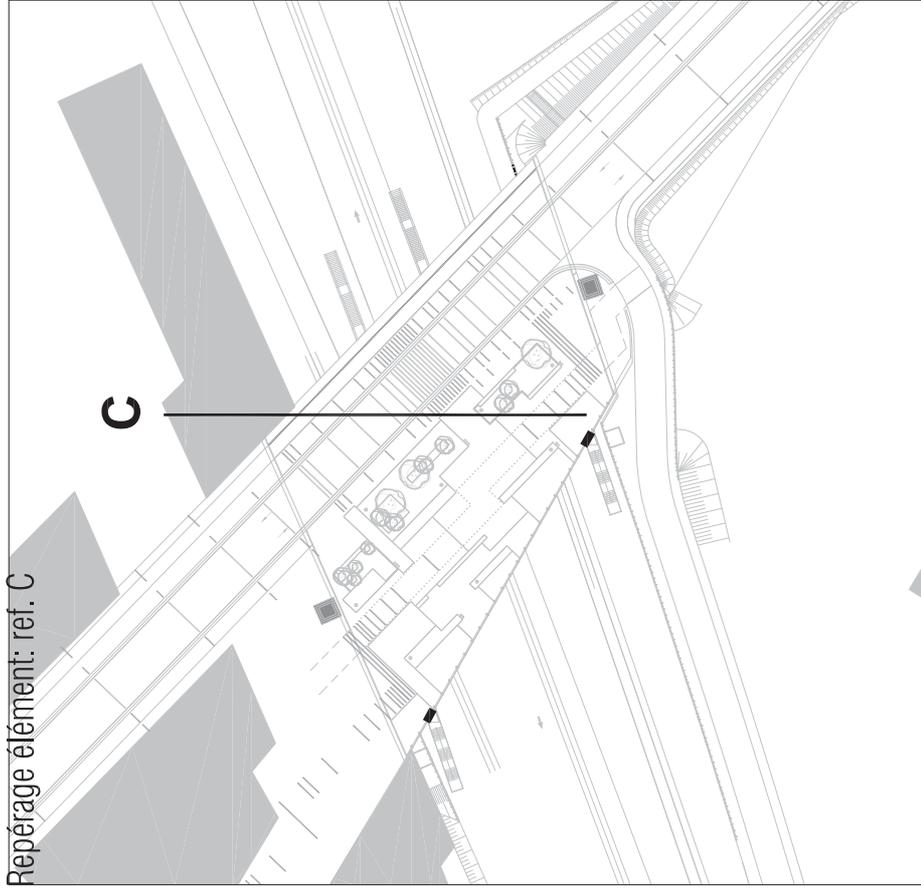


C // Détail sur accroche escalier "Côté Bordeaux"

L'ouverture permettant l'accès à l'escalier conserve la même identité que les "cadres" transparents. Un portail à barreautage 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 relief de la façade de l'ouvrage.

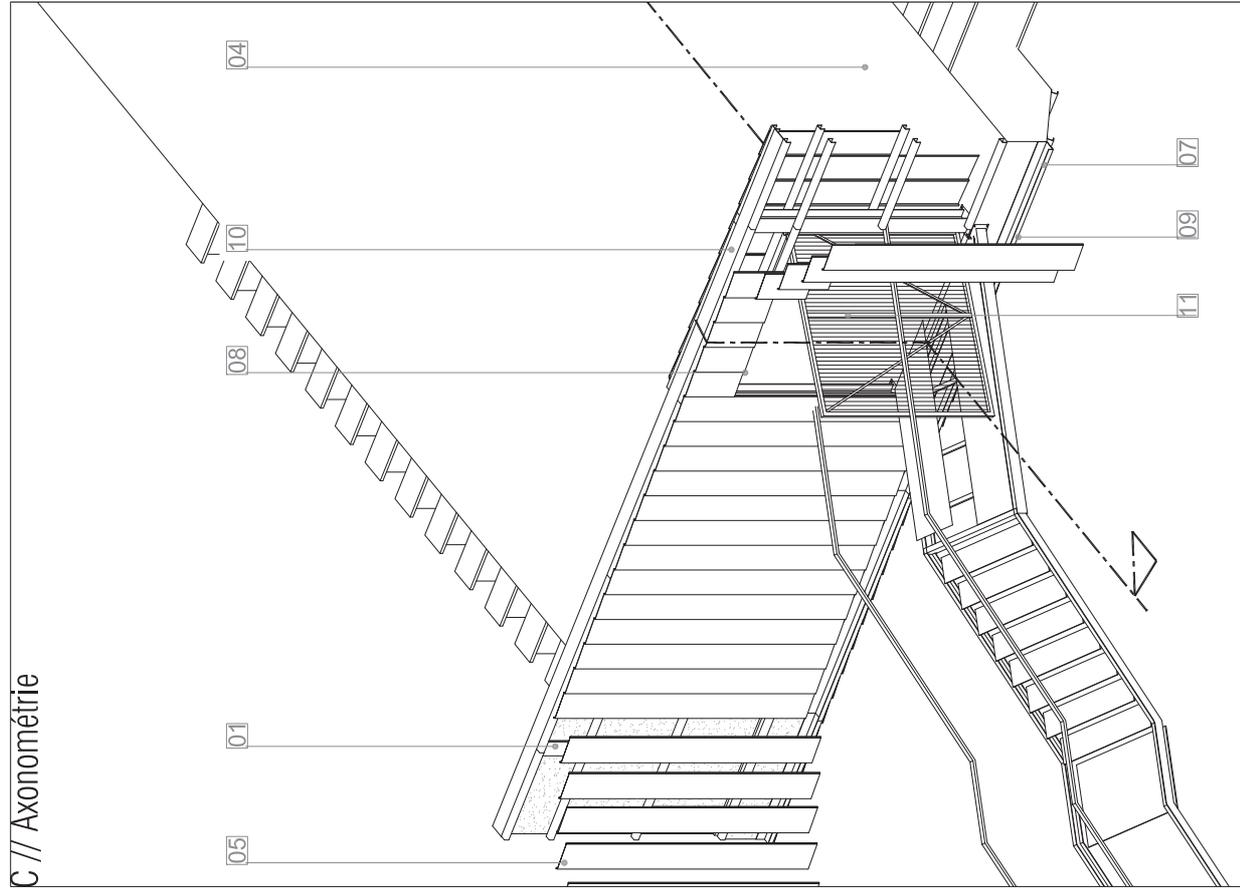


Repérage élément: ref. C

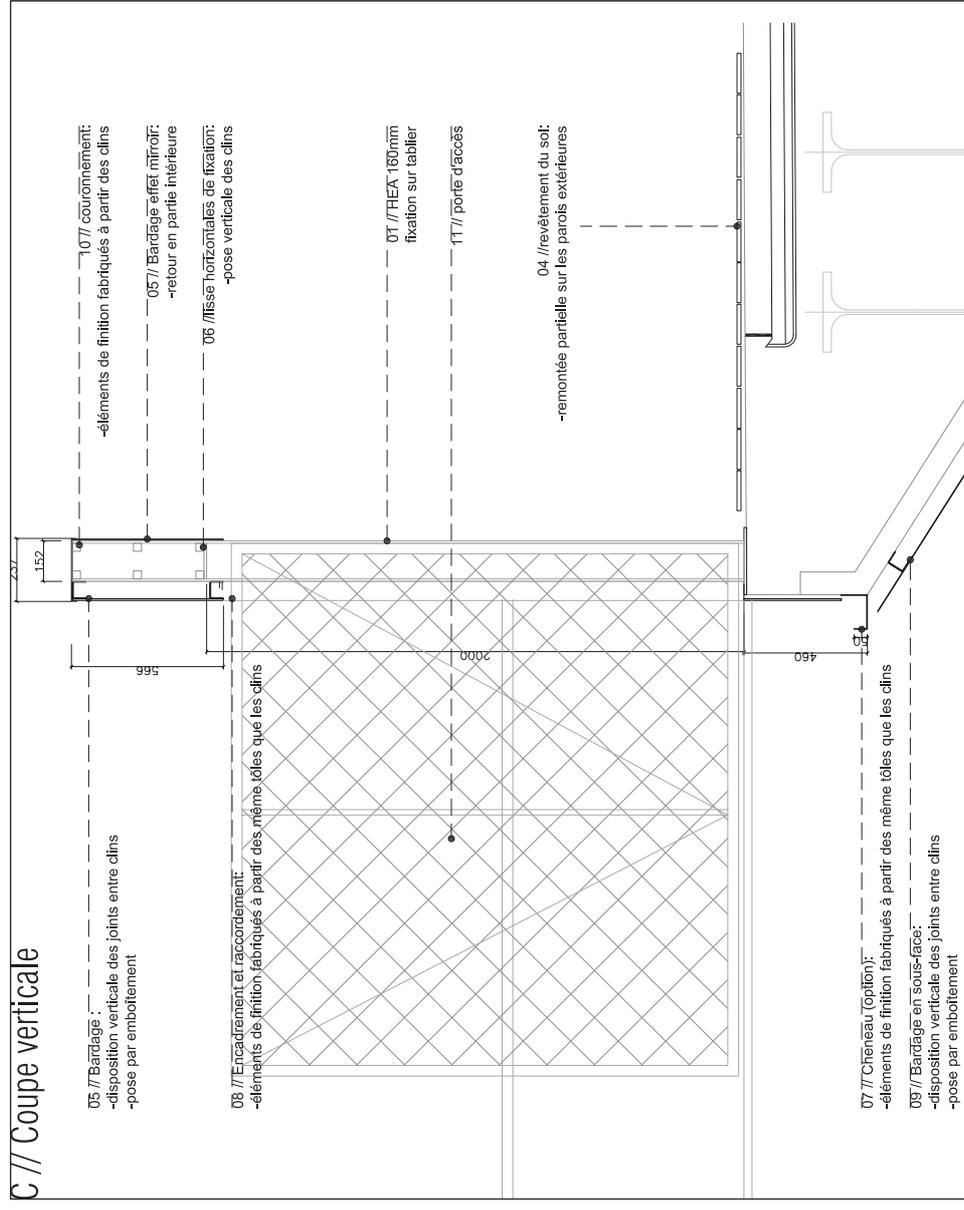


C // Détail sur accroche escalier "Côté Bordeaux"

C // Axonométrie



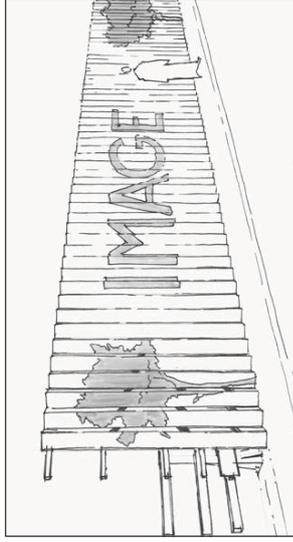
C // Coupe verticale



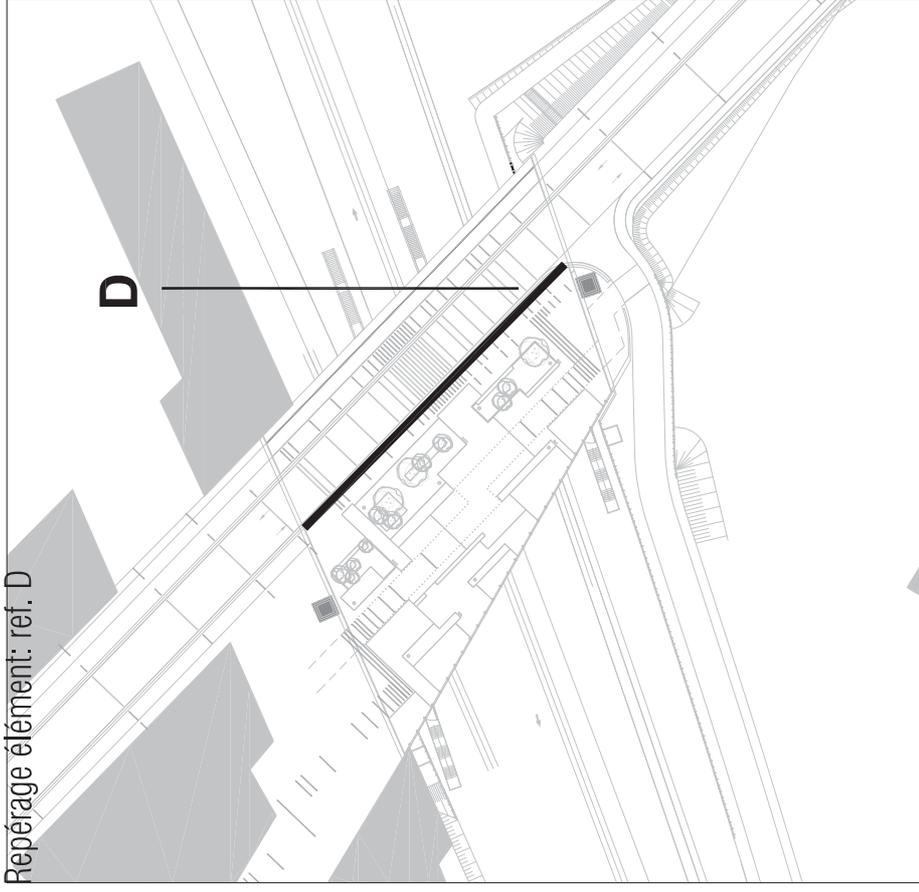
D // Détail sur palissade temporaire

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.

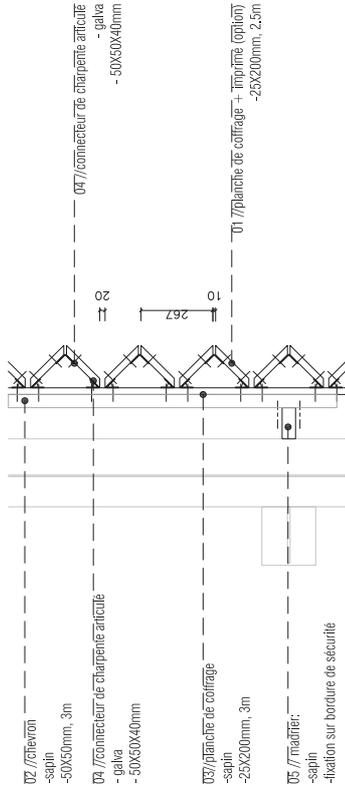
Composée en version de base de planche de coffrage bois et chevron, elle est fixée à la bordure de sécurité temporaire pour la phase 1. Les éléments verticaux sont légèrement écartés pour réduire les efforts au vent. Les impressions pourront être posées par adhésifs directement sur les planches en alternance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



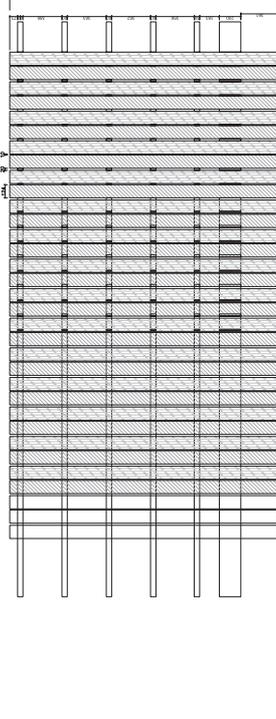
Repérage élément: ref. D



D // Coupe horizontale

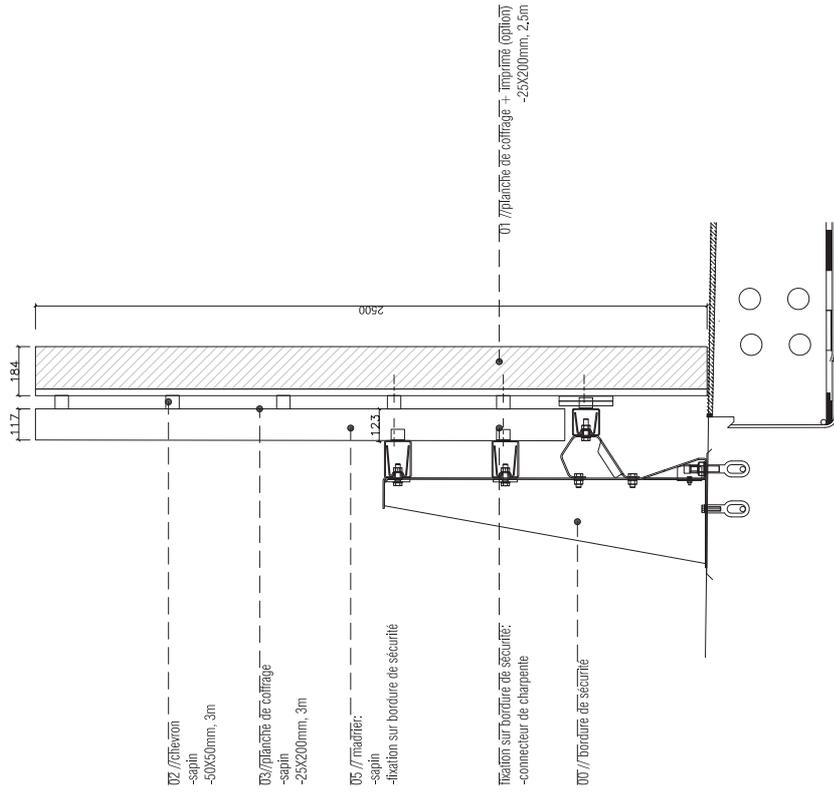


D // Élévation 1.50e

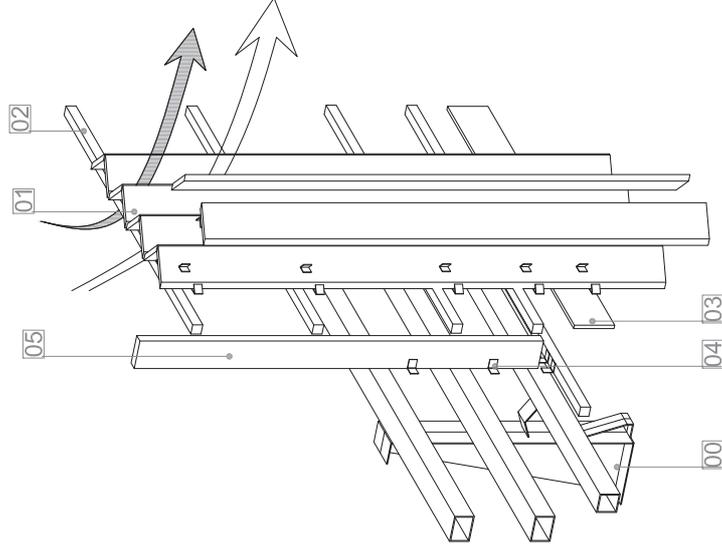


D // Détail sur palissade temporaire

D // Coupe verticale



D // Axonométrie



E // Détail sur mur antibruit "Côté Paris"

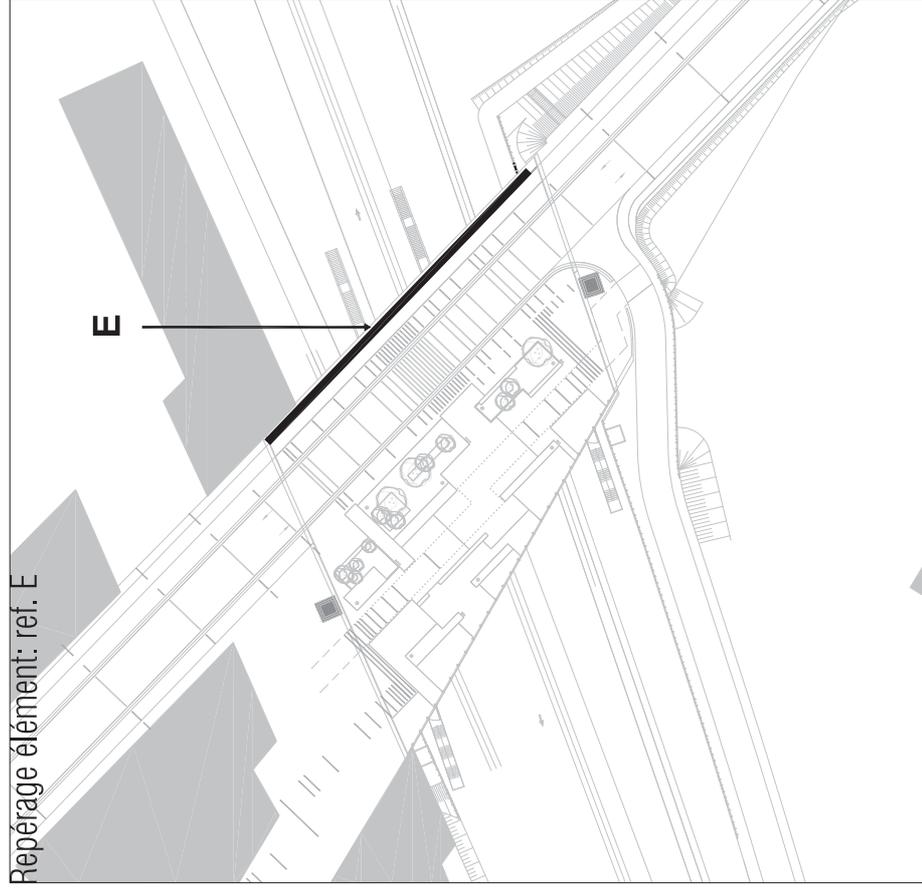
Cet élément "côté Paris" répond à la paroi dominant sur le parvis. Tout en gardant les propriétés d'un mur antibruit, les parois s'alternent (opaque, semi-transparent, transparent) Afin de réduire la vitesse des circulations et d'apporter une sécurité supplémentaire.

Aussi, le rythme de ces éléments en façade est donné par le traitement visuel du sol.

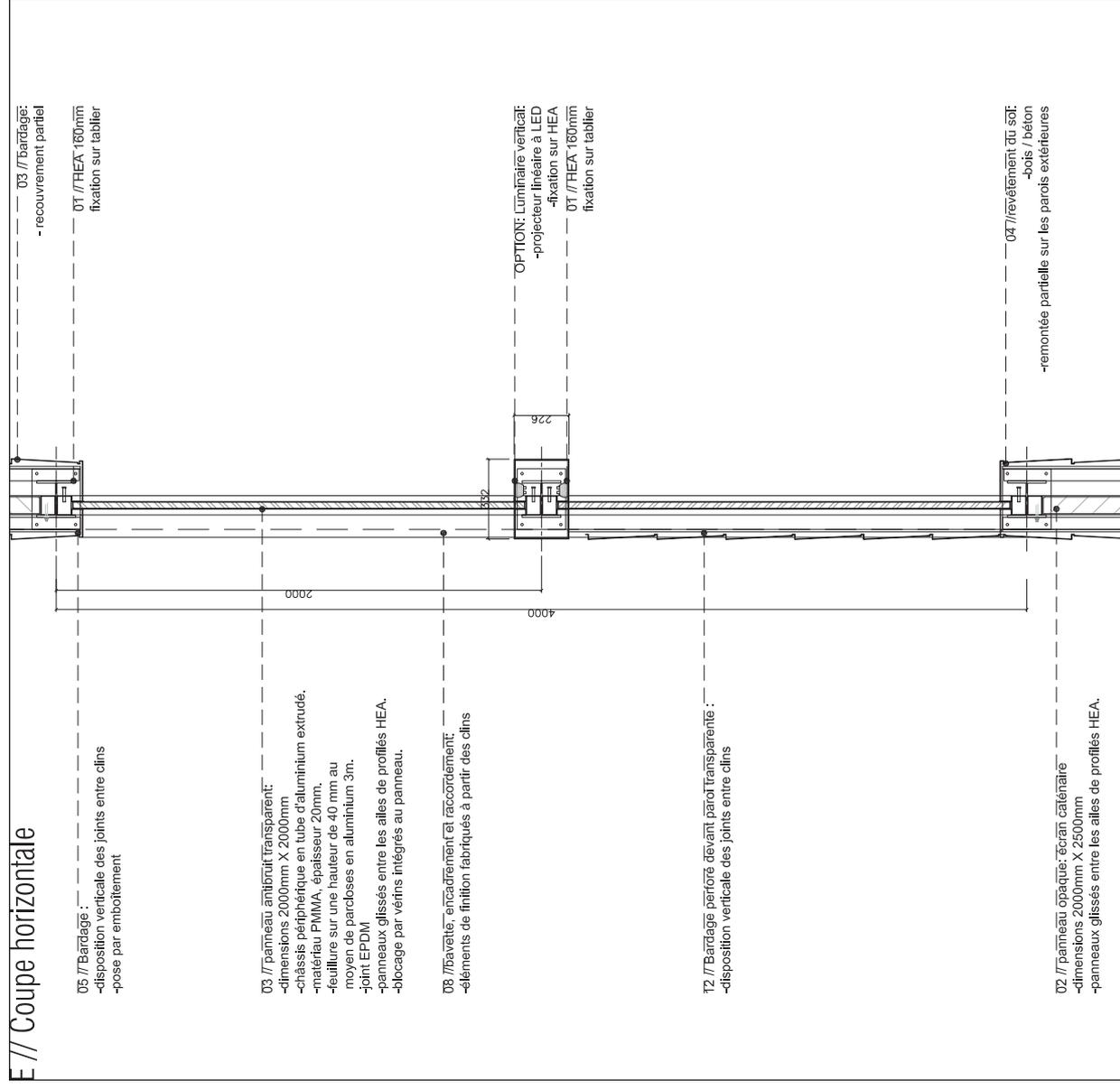
La présence du bardage métallique correspond avec celui du parvis en deux déclinaisons: opaques et perforé.

Les éléments sont constitués de panneaux opaques et transparent en PMMA qui s'intercalent entre les profils HEA; puis recouvert de clins métalliques.

Repérage élément: ref. E

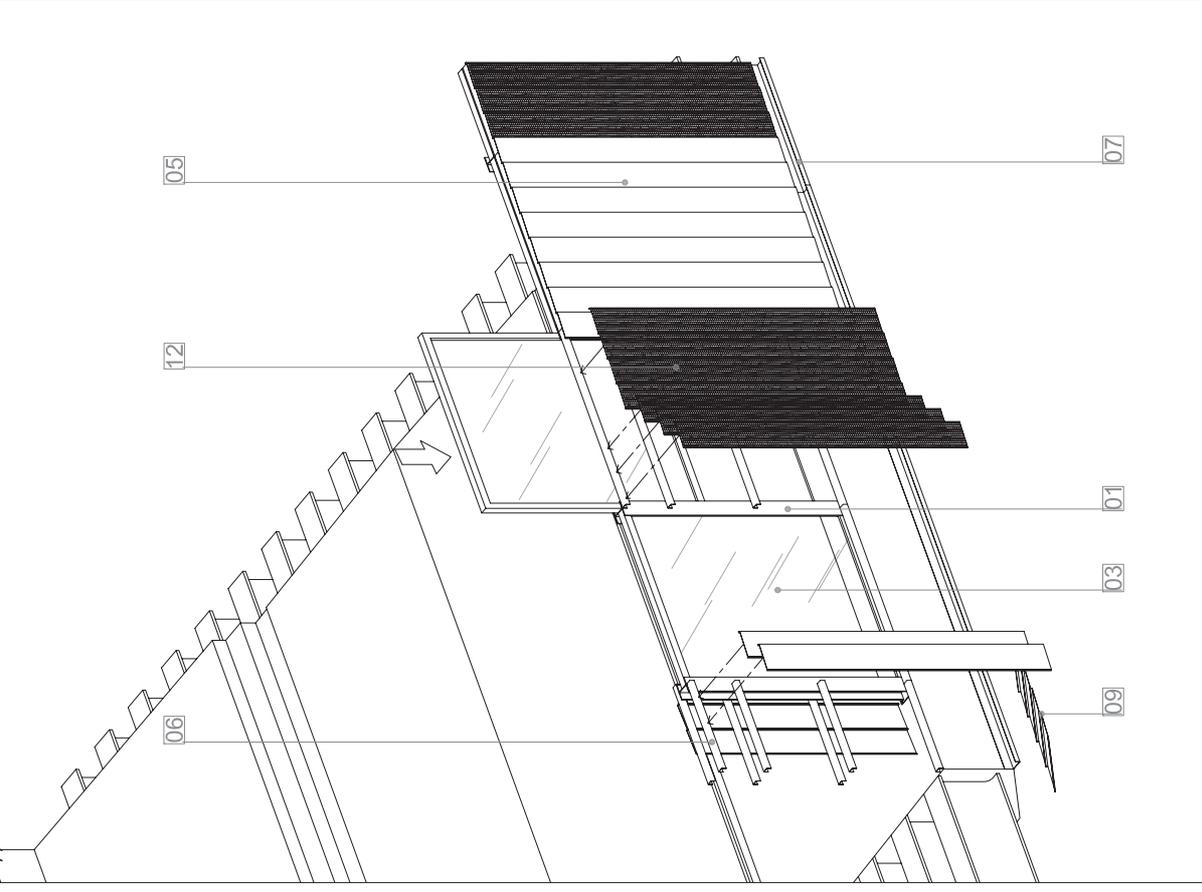


E // Coupe horizontale

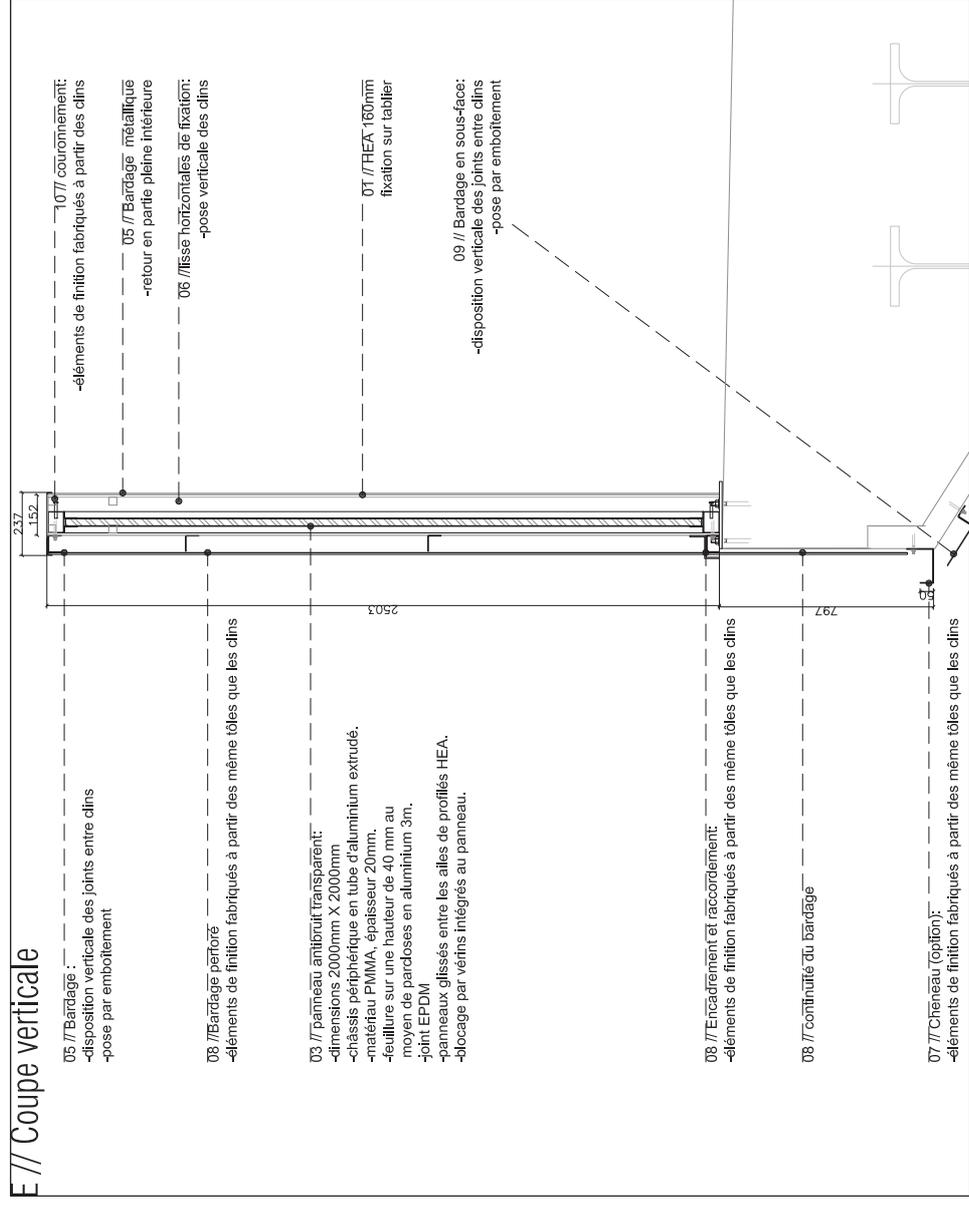


E // Détail sur mur antibruit "Côté Paris"

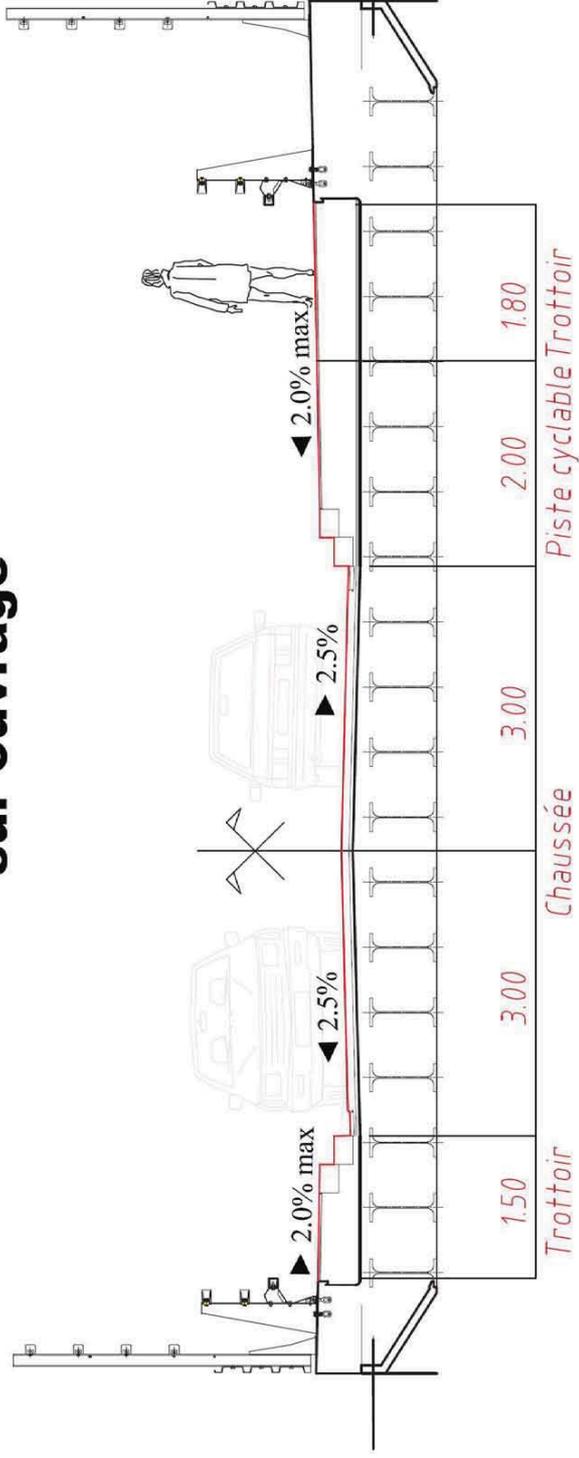
E // Axonométrie



E // Coupe verticale



Profil en travers type sur ouvrage



Profil en travers type hors ouvrage

