



Convention

Relative au financement

Des études et travaux ferroviaires connexes à la création du pont-route dit « Pont du Lyonnais » situé au km 571,570 et à la démolition du pont-route existant.
(ligne de Paris à Bordeaux)

Conditions particulières

SPIRE n°	ARCOLE n°	SIGBC n°
----------	-----------	----------

Vérifié SAF le xx/xx/yyyy

ENTRE LES SOUSSIGNES,

La Communauté urbaine de Bordeaux, établissement public administratif créé par la loi n°66 1069 du 31 décembre 1966 et les décrets des 11 septembre et 27 novembre 1967, devenu établissement public de coopération intercommunale conformément à la loi n°92 125 du 6 février 1992, dont le siège est à Bordeaux (Gironde), esplanade Charles de Gaulle, identifié au SIREN sous le numéro 243 300 316, représenté par **Monsieur Alain Juppé**, son président, habilité à signer la présente convention par délibération du ,

Ci-après désignée « La Cub »

Et,

Réseau ferré de France, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par **Alain Autruffe Directeur Régional Aquitaine Poitou-charentes**, dûment habilité aux fins des présentes,

Ci-après désigné « RFF »

RFF et La Cub étant désignés collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	5
ARTICLE 2. MAÎTRISE D'OUVRAGE.....	5
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX À RÉALISER.....	6
ARTICLE 4. DURÉE DE L'OPÉRATION	6
ARTICLE 5. SUIVI DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX	6
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION	7
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS	8
ARTICLE 8. OPÉRATIONS DOMANIALES.....	9
ARTICLE 9. GESTION ULTÉRIEURE DES OUVRAGES	9
ARTICLE 10. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	11

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Dans le cadre du contrat de CODEV n°C02 0030043 d'Ambarès, est inscrite la réalisation d'un nouveau pont de franchissement des voies ferrées entre les rues Jean Jaurès et André Lignac sur la commune d'Ambarès-Lagrave au km 571+570 de la ligne reliant Paris à Bordeaux.

Le choix de réaliser un nouvel ouvrage a été pris par le propriétaire et gestionnaire du domaine public concerné, à savoir la Communauté urbaine de Bordeaux. Ce nouvel ouvrage sera réalisé à proximité immédiate de l'ouvrage existant de la rue du Lyonnais. Il permettra d'assurer un double sens de circulation en remplacement de l'ouvrage existant à sens unique.

Cette opération, conforme au PDU, est inscrite au PLU (P 188, P189, P190) de La Cub.

La présente convention précise les travaux connexes ferroviaires à réaliser sur le domaine ferroviaire pour la construction du nouvel ouvrage d'une part, et pour la démolition de l'ouvrage existant d'autre part.

Cette opération relative à la présente convention sera dénommée « Pont du Lyonnais ».

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- la consistance des opérations à réaliser,
- les modalités d'exécution et de suivi des études et des travaux,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds,
- les règles applicables aux opérations domaniales,
- les règles applicables à la gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé.

Elles complètent les conditions générales, jointes en annexe 1, qui s'appliquent au financement des études et travaux réalisés par RFF dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou d'un projet qui nécessite la création ou la suppression d'une infrastructure ferroviaire ou routière.

ARTICLE 2. MAÎTRISE D'OUVRAGE

La Cub est maître d'ouvrage des travaux de construction du nouveau pont-route, ainsi que de la démolition du pont route existant, hors du domaine ferroviaire, comme précisé à l'annexe 2 ci-après.

RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires, assure la maîtrise d'ouvrage des travaux connexes rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire comme précisé à l'annexe 2 ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX À RÉALISER

La réalisation de l'opération « Pont du Lyonnais » nécessitera :

- la construction d'un pont-route
- la démolition du pont-route existant
- la réalisation des travaux connexes sur le domaine ferroviaire, pour la construction et pour la démolition.

La description des travaux à réaliser et les caractéristiques générales de ce projet sont précisées en annexe 2.

Les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de La Cub et décrit dans l'annexe 2 ne devront en aucun cas perturber les travaux ferroviaires de l'opération de raccordement de la Ligne Nouvelle Sud Europe Atlantique avec le réseau existant à Ambarès.

ARTICLE 4. DURÉE DE L'OPÉRATION

Le calendrier de réalisation des travaux est lié aux hypothèses capacitives suivantes :

- Le nouvel ouvrage devra être mise en place lors d'une coupure de 24h lors du WE de la semaine 14 de l'année 2015. En outre, des capacités de 6h de nuit en semaine sur l'une ou l'autre des voies sont possibles dans l'année. Dans le cas où La Cub ne pourrait assurer la mise en place du nouvel ouvrage le week-end de la semaine 14, une coupure de 24 h serait alors possible le week-end de la semaine 15.
- L'ouvrage existant devra être démolie au cours de l'année 2017. C'est pourquoi dès le mois de juin 2016 La Cub fournira à RFF et/ou son mandataire SNCF, les éléments techniques et de méthode permettant la démolition de l'ouvrage existant pour avis afin que programme des travaux connexes de démolition puissent être évalué et estimé.

Le calendrier prévisionnel ci-dessus pourra évoluer sur justification des maîtres d'ouvrage.

ARTICLE 5. SUIVI DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX

Le propriétaire et gestionnaire du domaine routier, à savoir La Cub, alertera, par courrier RAR, à chaque fois qu'elle le juge nécessaire, RFF et/ou son mandataire SNCF. Et notamment dans le cas où des possibles dérives de délais de construction et/ou de démolition seraient constatées amenant à un décalage de la durée de l'opération, au regard des engagements pris dans la présente convention.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût de l'opération sous maîtrise d'ouvrage RFF est évalué, au stade des études préliminaires, à **1 018 000 € HT** aux conditions économiques de **Janvier 2013**.

Il comprend en outre les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les éventuels frais de perturbations ferroviaires, et les frais d'épreuves de l'ouvrage.

Le détail estimatif est joint en annexe 3.

6.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à **1 130 500 € HT courants**, sur le périmètre de RFF dont une somme forfaitaire correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de RFF arrêtée au montant de **5 624 € HT**.

Ce besoin de financement se décompose de la façon suivante :

- Pour la construction du nouvel ouvrage, le besoin de financement est évalué à **660 700 € HT courants**
- Pour la démolition de l'ouvrage existant, le besoin de financement est évalué à **469 800 € HT courants**

6.2 Plan de financement

La Cub s'engage à rembourser à RFF toutes les dépenses que les travaux décrits à l'Article 3. et précisés à l'annexe 2 de la présente convention entraîneraient pour RFF, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, le coût des épreuves du pont, les frais engendrés par le ralentissement des trains.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versement des fonds

Pour les travaux ferroviaires connexes à la réalisation du nouveau pont-route, RFF procède, à la date de prise d'effet de la convention, à un premier appel de fonds auprès de La Cub correspondant au besoin de financement en € courants, à savoir **660 700 €HT courants**, indiqué à l'article 6.1.2.

Pour les travaux ferroviaires connexes à la démolition du pont-route existant, RFF procède, à la date du 1 janvier 2017, à un deuxième appel de fonds auprès de La Cub correspondant au besoin de financement en € courants, à savoir **469 800 €HT courants**, indiqué à l'article 6.1.2.

Après achèvement de l'intégralité des travaux, RFF présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les frais de perturbations ferroviaires réellement justifiés, les prestations de sécurité des circulations ferroviaires.

Sur la base de celui-ci, RFF procédera alors, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Les financements appelés auprès de La Cub sont assimilables à des indemnités pour dommages et intérêts et sont donc exonérés de TVA.

7.2 Domiciliation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures		
		Nom du service	N° téléphone	Adresse électronique
Communauté Urbaine de Bordeaux	Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux Esplanade Charles de Gaulle 33076 Bordeaux Cedex	Pôle finance – Direction des finances comptabilité générale	05 56 99 84 84	
RFF	Pôle finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Service finances et gestion des flux –unité back office exploitation	01 53 94 32 83	*

* L'adresse électronique du propriétaire et gestionnaire financier en charge de la facturation sera transmise par RFF aux co-financeurs lors du premier appel de fonds.

ARTICLE 8. OPÉRATIONS DOMANIALES

8.1 Superposition d'affectations

Par défaut, chaque partie supportera les frais relatifs aux superpositions d'affectations dont elle est bénéficiaire, notamment ceux afférents à la réalisation des plans de relevé d'emprise ou des documents d'arpentage ; et elle supportera la charge des taxes, impôts et droits auxquels les ouvrages sont ou seront assujettis.

Les superpositions d'affectations autorisées par RFF au profit de La Cub, propriétaire et gestionnaire du domaine public concerné routier, sont établies sans indemnités à caractère domanial, en application de l'article 55 du décret n°97-444 du 5 mai 1997.

La Cub, gestionnaire du domaine public routier concerné, est propriétaire du terrain d'assiette et du pont-route, il autorise une superposition d'affectations au profit de RFF pour les voies ferrées.

8.2 Acquisitions / Cessions des terrains nécessaires aux travaux

La Cub procédera :

- à l'établissement, à ses frais, des plans parcellaires et document d'arpentage nécessaires à l'acquisition des emprises utiles à la réalisation de ce projet,
- aux acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation de l'intégralité des travaux relevant de la présente convention.

En outre, La Cub se charge de recueillir l'accord préalable du ou des propriétaires des terrains provisoirement nécessaires à l'exécution des travaux.

Si une cession est nécessaire, elle fera l'objet d'une promesse de vente à l'achèvement des travaux de lancement du nouvel ouvrage et d'un acte de vente en fonction des biens réellement utilisés. Les frais correspondants à cette cession seront pris en charge par La Cub.

ARTICLE 9. GESTION ULTÉRIEURE DES OUVRAGES

9.1 Principes généraux

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

- surveillance,
- entretien courant,
- entretien spécialisé,
- toutes grosses réparations,
- toutes modifications (à l'exception de celles qui sont demandées par un tiers).

Quelque soit le cas, le renouvellement de l'ouvrage à fin de vie reste à la charge du propriétaire de l'ouvrage.

9.2 Gestion Ultérieure incombant à RFF

RFF a la charge de la gestion complète et le renouvellement des éléments suivants :

- des éléments concourant à la sécurité ferroviaire ou à l'alimentation électrique (protections anti-chutes, auvents de protection caténaires, écarteurs caténaires) ;
- des ouvrages hydrauliques faisant partie intégrante du domaine RFF (uniquement les ouvrages hydrauliques situés sous les voies ferrées et rendus nécessaires à l'exploitation du domaine ferroviaire).

9.3 Gestion Ultérieure incombant à la Cub

La Cub maître d'ouvrage, en tant que propriétaire et gestionnaire de l'ouvrage, a la charge de la gestion complète et le renouvellement des éléments constituant l'infrastructure et la superstructure de l'ouvrage et notamment :

- des assainissements et gestions des eaux superficielles
- des murs de soutènements (excepté s'ils sont d'un bloc avec la culée – sans joint de rupture) et perrés
- de la partie de remblais située jusqu'à 6m à l'arrière du nu des culées y compris dalle de transition
- du garde corps et des dispositifs de retenue fixés à l'ouvrage
- des corniches
- la structure de la chaussée sur la traverse supérieure des ponts-routes
- les trottoirs sur le tablier des ponts-routes
- la signalisation verticale et horizontale
- les réseaux divers
- les glissières de sécurité sur les rampes d'accès et les raccordements à l'ouvrage
- les éventuels joints de dilatation de chaussée et de trottoirs
- les glissières en béton type GBA sur les ouvrages et leurs abords, ainsi que les glissières métalliques, y compris leurs supports, surmontant les murets béton en rives d'ouvrages
- les talus de remblais et déblais des accotements, les aménagements paysagers s'ils ont été validés par la collectivité, les assainissements routiers y compris ouvrages hydrauliques à l'exception des ouvrages hydrauliques faisant partie intégrante du domaine RFF (OH situés sous les voies ferrées).
- des fondations
- des appuis, piles, culées, appareils d'appui
- des soutènements (uniquement s'ils sont solidaires et encastrés aux culées)
- de la chape d'étanchéité
- du tablier.

A ce titre, pour assurer la gestion de l'ouvrage et la réalisation des visites nécessaires au bon entretien qui lui incombe, les modalités de gestion sont les suivantes :

- La Cub informe RFF et la SNCF-GID du programme prévisionnel de maintenance de telle sorte que les demandes de plages travaux puissent être déposées au pôle Clients et Services de RFF (en charge de l'attribution des sillons) au plus tard le 30 juin de l'année N-2 (à défaut toute autre disposition contraire ou dérogatoire applicable au moment de la décision de programmation des travaux) ;
- La Cub avisera la SNCF-GID de toute intervention nécessitant l'accès au domaine public ferroviaire avec un préavis de six mois (sauf cas d'urgence) ;
- La Cub prendra en charge le coût des interventions de la SNCF-GID au titre de la sécurité ferroviaire, ainsi que la réservation éventuelle des sillons.

Une convention de gestion ultérieure de l'ouvrage pourra être rédigée dans le but de venir préciser ou amender les modalités de gestion édictée ci-dessus.

ARTICLE 10. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour RFF

RFF – Direction Régionale Aquitaine Poitou-Charentes
Service Administratif et Financier – Alain Louyer
89, quai des Chartrons – CS 80004
33070 BORDEAUX CEDEX
Tél. : 05.56.93.54.00 / Fax : 05.56.93.54.26.

Pour La Cub

Pôle mobilité - Direction de la coordination, de la gestion et du contrôle
39-41 cours du Maréchal Juin – 33000 BORDEAUX
Tél : 05 56 99 84 84
Fax : 05 56 96 19 40

A Bordeaux Fait en deux exemplaires originaux, le

Pour RFF
Le Directeur Régional Aquitaine Poitou-charentes

Pour La Communauté urbaine de Bordeaux
Le Président

Alain Autruffe

Alain Juppé

ANNEXES

Annexe 1 Conditions générales

Annexe 2 Description des travaux à réaliser et Caractéristiques générales du projet

Annexe 3 Détail estimatif de l'opération aux conditions économiques de Janvier 2013



Convention de financement

**Conditions Générales
Financeurs publics**

SOMMAIRE

PREAMBULE	16
ARTICLE 1. OBJET.....	17
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION.....	17
ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS.....	17
ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET.....	17
ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE.....	17
ARTICLE 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION.....	17
ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES.....	18
ARTICLE 8. FINANCEMENT DU PROJET.....	19
ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS.....	21
ARTICLE 10. APPELS DE FONDS.....	22
ARTICLE 11. RESPONSABILITE	24
ARTICLE 12. FORCE MAJEURE.....	25
ARTICLE 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE.....	25
ARTICLE 14. RESILIATION.....	25
ARTICLE 15. MODIFICATION.....	26
ARTICLE 16. CESSION.....	26
ARTICLE 17. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES.....	26
ARTICLE 18. COMMUNICATION.....	26

ARTICLE 19. CONFIDENTIALITE.....26

ARTICLE 20. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES.....27

PREAMBULE

L'article L 2111-9 du Code des transports dispose que « *L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé « Réseau ferré de France » a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable. Il est le gestionnaire du réseau ferré national.* »

Par ailleurs, le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France dispose dans son article 6 I que « *RFF exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers conformément aux dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.* »

A ce titre, la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 (article 2 I, alinéa 2) dispose qu'il appartient au maître d'ouvrage « (...) après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. ».

Par ailleurs, RFF en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations. Ainsi le décret du 5 mai 1997 relatif à ses statuts et missions prévoit dans son article 4, alinéas 3 et 4, que « *RFF ne peut accepter un projet d'investissement inscrit à la demande de l'Etat, d'une collectivité publique ou d'un organisme public que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement. Les investissements financés par les collectivités territoriales, leurs groupements ou les organismes publics donnent lieu à convention avec RFF.* »

Toute convention de financement, constituée des présentes conditions générales et de conditions particulières, a ainsi vocation à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation d'un projet d'investissement.

Article 1. OBJET

Les présentes conditions générales ont pour objet de définir les conditions de financement et les conditions juridiques de réalisation d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après ainsi que les principes généraux de gestion ultérieure de l'ouvrage éventuellement construit.

Article 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes conditions générales ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues avec l'Etat, une collectivité publique ou un organisme public, ci-après désigné(s) le(s) «Financeur(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou lance(nt) un projet qui nécessite la création, la modification ou la suppression d'une infrastructure ferroviaire ou routière ou autre.

Toute dérogation à ces stipulations doit figurer dans les conditions particulières.

Article 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS

Une convention de financement est constituée des présentes conditions générales complétées par des conditions particulières qui précisent les conditions techniques et financières de la réalisation du projet ainsi que, le cas échéant, les modalités de gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé.

En cas de divergence, les conditions particulières prévalent sur les conditions générales.

Article 4. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est défini dans les conditions particulières.

Article 5. MAITRISE D'OUVRAGE

Sauf convention particulière contraire, RFF assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de RFF (ci-après MOA mandatée).

Dans certains cas exceptionnels, RFF peut également assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures ne lui appartenant pas lorsque celles-ci s'inscrivent dans un projet ferroviaire.

Article 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

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

Ce comité a pour objet :

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

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique sont fixées dans les conditions particulières.

Article 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES

Les modalités de gestion ultérieure des ouvrages réalisés sont fixées dans les conditions particulières, conformément aux principes définis ci-après.

7.1 Cas des ouvrages propriété de RFF

RFF assure l'entretien ultérieur des ouvrages réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage RFF et qui sont sa propriété.

Lorsque l'ouvrage réalisé est une installation terminale embranchée, RFF perçoit, à ce titre, une redevance annuelle de la part du/des Financeur(s). Le montant de la redevance est défini dans une convention à établir entre RFF et le(s) Financeur(s).

Lors de la réalisation d'un ouvrage de type pont-rail, le coût de l'entretien ultérieur des ouvrages et/ou aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF est pris en charge par le/les Financeur(s).

Il équivaut à un pourcentage du montant des travaux et n'est fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux. Il n'est pas intégré au montant du besoin de financement.

Il est facturé par le gestionnaire de l'ouvrage après achèvement de l'intégralité des travaux, lors de la présentation du solde au(x) Financeur(s).

Il est pris en charge par le(s) Financeur(s), au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

7.2 Cas des ouvrages propriété du/des Financeur(s)

Le(s) Financeur(s) conserve(nt) la gestion, la garde et le nettoyage des ouvrages dont il est(sont) propriétaire(s) (y compris déneigement, déverglaçage, enlèvement des graffitis ou tags sur les piédroits de l'ouvrage ferroviaire) et assume(nt) les responsabilités correspondantes.

Le(s) Financeur(s) devra(ont), en outre, informer RFF et son gestionnaire d'infrastructure délégue, 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 les mesures de sécurité réglementaire et de lui/leur faire connaître les prescriptions auxquelles se soumettre avant et pendant les travaux.

Lorsque l'ouvrage réalisé est un pont-route, le(s) Financeur(s), propriétaire(s) de l'intégralité de cet ouvrage assurera(ont) la charge financière et technique de la gestion ultérieure de l'intégralité des aménagements qu'il (ils) aura(ont) réalisés sous sa(leur) maîtrise d'ouvrage (y compris la gestion des auvents de protection caténaires).

Pour assurer cette gestion, le(s) Financeur(s) devra(ont) se conformer aux lois et règlements sur la police des chemins de fer.

Lorsque la réalisation d'un pont-route est nécessitée par la réalisation d'une opération ferroviaire, les Financeurs peuvent être appelés à se libérer de charges d'entretien imposées au propriétaire de l'ouvrage. Il équivaut à un pourcentage du montant des travaux et n'est fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux.

Il est précisé lors de la présentation du solde de l'opération au(x) Financeur(s).

Il appartient au propriétaire de l'ouvrage d'émettre ensuite une facture à chacun des Financeurs, au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

Article 8. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet et les frais de maîtrise d'ouvrage de RFF qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

Les frais de gestion ultérieure par RFF de l'ouvrage réalisé ne sont pas intégrés au calcul du besoin de financement

8.1 Assiette de financement

8.1.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Le projet à financer, objet de la convention de financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

8.1.1.1 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement d'un projet intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de RFF.

Le taux appliqué par RFF pour ses frais de maîtrise d'ouvrage est précisé dans les Conditions particulières.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, RFF conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (concertation, montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

RFF intègre en conséquence ses propres frais de maîtrise d'ouvrage dans le coût du projet d'investissement. Le montant de ces frais est fixé à 0,5% du coût global du projet estimé en euros courants (toutes phases confondues de l'opération, c'est-à-dire AVP, PRO et REA) réparti de la manière suivante :

Cas des projets > 500.000 €

Phase	Taux appliqué au coût global estimatif du projet
AVP	0,15%
PRO	0,10%
REA	0,25 %
Total	0,5%

Cas des projets < 500.000 €

Coût du projet ou (à défaut)	Frais de MOA de RFF
Besoin de financement	
100 000 < x ≤ 500 000	2 500 €
50 000 < x ≤ 100 000	2 000 €
0 < x ≤ 50 000	1 000 €

8.1.1.2 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

Lorsque le(s) Financeur(s) sollicite(nt) un financement européen, RFF en tant que maître d'ouvrage prend en charge la demande de subventions et sa gestion administrative.

A ce titre, RFF intègre des frais de dossier dans le coût du projet qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subventions et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes.

Le montant des frais de dossier, à prendre en charge par le(s) Financeur(s), est précisé dans les conditions particulières.

8.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études de faisabilité du projet et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation ;
- de l'évolution des prix sur la base, des index de référence déjà publiés (entre les conditions économiques de référence et celles de l'année du dernier index de juin connu) d'une part, et, d'un taux prévisionnel au delà de juin de la même année d'autre part (4% lorsqu'il s'agit de travaux).

8.2 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Le plan de financement attribue à chaque Financeur une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux.

Article 9. GESTION DES ECARTS

9.1 Dispositions applicables au financement d'études et/ou de travaux réalisés à l'initiative de RFF

En cas d'économie, c'est à dire si le montant des dépenses courantes reste inférieur ou égal au besoin de financement défini dans les conditions particulières, la participation du/des Financeur(s) est réajustée (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque Financeur).

En cas de dépassement du besoin de financement :

Tant que le montant des dépenses, ramené en euros constants aux conditions économiques de référence selon les dispositions fixées dans les conditions particulières, reste inférieur ou égal à l'estimation en euros constants, il n'y a pas dépassement de coût : le(s) Financeur(s) s'engage(nt) donc à mettre en place les financements complémentaires (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque financeur), au delà des montants estimés fixés dans les Conditions particulières.

En cas de dépassement de l'estimation, les modalités de prise en charge du surcoût seront définies dans les conditions particulières.

Lorsque l'opération est financée par l'Union Européenne et dans l'hypothèse d'un versement de la subvention européenne différent de l'estimation initiale de l'opération, et en l'absence d'autres sources de financement, la contribution des Financeurs, hors RFF, sera réajustée, au prorata de leur participation respective en cas de cofinancement. Un avenant à la convention de financement sera alors établi. Le cas échéant, RFF présentera un nouveau solde de l'opération.

9.2 Dispositions applicables au financement d'études et de travaux réalisés à la demande du/des Financeur(s)

L'estimation du coût de l'opération et le besoin de financement visés aux articles précédents ne sont donnés qu'à titre indicatif, le(s) Financeur(s) s'engageant à rembourser les dépenses réellement effectuées par R.F.F.

Avant passation du marché pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, RFF fait connaître au(x) Financeur(s) l'entreprise désignée à l'issue de l'analyse des offres ainsi que le montant des études et des travaux résultant des propositions de cette entreprise.

Si le besoin de financement indiqué dans les conditions particulières devait être dépassé, quelle qu'en soit l'origine et pour quelques raisons que ce soit, RFF en informe le(s) Financeur(s) avant le début des travaux.

Si le dépassement du besoin de financement apparaît pendant les travaux ou à la fin des travaux, les frais engagés par RFF pour les études, les travaux en cours ou les travaux nécessaires pour établir une situation à caractère définitif ainsi qu'éventuellement les charges d'entretien et le versement libératoire sont facturés au(x) Financeur(s) sur présentation des justificatifs correspondants.

Article 10. APPELS DE FONDS

10.1 Régime de TVA

10.1.1 Financement des études et des travaux d'un projet ferroviaire

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, sont exonérés de TVA.

10.1.2 Financement des études et des travaux réalisés à la demande du/des Financeur(s)

Le financement des études et travaux effectués sur le réseau ferré national, pour le compte du/des Financeur(s), correspond à des indemnités pour dommages et intérêts qui sont exonérées de la TVA.

10.1.3 Charges d'entretien des ouvrages

Les sommes dues à ce titre sont également exonérées de TVA, celles-ci étant destinées à financer l'achat par RFF de biens ou services déterminés auprès d'un autre assujetti.

10.2 Versement des fonds

Les modalités de versement des fonds sont définies dans les conditions particulières, conformément aux stipulations définies ci-après.

10.2.1. Délai de paiement

Les sommes dues à RFF au titre de la convention de financement sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture d'appel de fonds.

10.2.2. Intérêts moratoires

En cas de retard de paiement, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage.

Les dates et références de paiement sont portées à la connaissance de RFF par courrier.

10.2.3 Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à RFF sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

Code IBAN						Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594

10.3 Domiciliation de la facturation

Les conditions particulières précisent la domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers et comportent :

- L'adresse de facturation ;
- Le nom du service administratif responsable du suivi des factures ;
- Dans la mesure du possible, les coordonnées du gestionnaire financier (numéro de téléphone et/ ou l'adresse électronique).

Article 11. RESPONSABILITE

11.1 Dispositions générales

Chaque partie est responsable vis-à-vis de l'autre partie, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

A ce titre, la partie qui n'aura pas respecté ses obligations au titre de la convention de financement, sera tenue de réparer l'ensemble des dommages directs, matériels et immatériels, que sa défaillance aura causé à l'autre partie.

La responsabilité des parties au titre des dommages immatériels est limitée à 2 (deux) millions d'€ par événement.

On entend par dommages immatériels notamment le manque à gagner, la perte de contrat, la perte de profit, la perte d'exploitation.

11.2 Dispositions particulières en cas de pluralité de MOA

Sauf dans les cas où il peut apporter la preuve d'une faute de l'autre maître d'ouvrage ou de l'un des cocontractants de celui-ci, chaque maître d'ouvrage supporte les conséquences pécuniaires des accidents ou dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux dont il assure la maîtrise d'ouvrage, et qui pourraient être causés :

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

11.3 Dispositions particulières en cas de travaux réalisés à la demande du/des Financeur(s)

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

Dans le cas où le fonctionnement des services de RFF serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du (des) Financeur(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantisent à RFF en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées et des frais de relevage et d'évacuation du matériel roulant accidenté, le règlement des frais suivants :

- les pertes de redevances,
- les frais de ralentissement ou de suppression des trains,
- les frais de dépollution.

Le(s) Financeur(s) reste(nt) responsable(s) des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements objet de la présente convention et qui leur seront remis à

l'issue des travaux, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourront, de ce fait, réclamer à RFF aucune espèce d'indemnité.

Si les plages travaux accordées par RFF doivent être modifiées à la demande du/des Financeur(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantisent RFF contre tout recours des attributaires de capacités d'infrastructure (entreprises ferroviaires, candidats autorisés) lié au décalage de ces plages travaux. Cette garantie s'entend en cas de préjudice réel subi par les attributaires de capacités d'infrastructure dont l'indemnisation serait demandée à RFF.

RFF se réserve la possibilité de modifier les éventuelles plages travaux pour des motifs d'intérêt général lié à l'organisation du service public de mise à disposition des infrastructures ferroviaires. Dans ce cas, toute possibilité d'indemnisation du/des Financeur(s) est exclue.

Article 12. FORCE MAJEURE

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

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

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

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

Article 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention de financement prend effet à la date de signature de la dernière partie signataire.

Elle expire au versement du solde du besoin financement tel que défini dans les conditions particulières, à l'exception des stipulations relatives à l'entretien et à la gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé qui demeurent valables pour toute la durée de vie de l'ouvrage.

Article 14. RESILIATION

La convention de financement peut être résiliée de plein droit par chacune des parties, en cas de non-respect par l'autre partie ou par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) Financeur(s) s'engage(nt) à rembourser à RFF, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, complétées, le cas échéant, par le versement libératoire se rapportant aux ouvrages construits.

RFF présente une facture au(x) Financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs).

Article 15. MODIFICATION

Toute modification de la convention de financement, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations des factures font l'objet d'un échange de lettres entre les parties.

Article 16. CESSION

Les parties ne pourront céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des parties.

Article 17. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de RFF, maître d'ouvrage.

Les résultats des études peuvent être communiqués au(x) Financeur(s) du projet d'investissement.

Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de RFF.

Article 18. COMMUNICATION

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le(s) logo(s) du (des) Maîtres d'Ouvrages(s), et citeront le(s) Financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Article 19. CONFIDENTIALITE

Les parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de l'autre partie.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

Article 20. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Aucune des parties ne peut soumettre aux tribunaux un différend, né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la convention de financement, avant l'expiration d'un délai de trois (3) mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie, sauf si l'application de ce délai faisait obstacle à l'exercice par l'une ou l'autre partie de ses droits à recours.

Ce délai peut être mis à profit en vue de la recherche d'un règlement par voie de conciliation. Dans ce cas, les parties se mettent d'accord sur le choix d'un conciliateur unique

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

ANNEXE 2 - Description des travaux à réaliser et Caractéristiques générales du projet

La réalisation de l'opération « Pont du Lyonnais » nécessitera :

- la réalisation d'un nouveau pont-route, entre les rues Jean Jaurès et André Lignac sur la commune d'Ambarès et Lagrave,
- la démolition du pont route existant,
- la réalisation des travaux connexes sur le domaine ferroviaire.

Les caractéristiques générales de ce projet sont précisées ci-après.

2.1. Création d'un pont-route - Travaux routiers

Les travaux routiers comprennent : les travaux des deux rampes d'accès de l'ouvrage et le raccordement provisoire sur les rues Formont et Lyonnais

Les principales caractéristiques de futur ouvrage sont rappelées ci après :

- Profil en travers :

Le profil en travers de l'ouvrage est constitué comme suit :

Deux voies de 3,25m

Un trottoir d'1,50m et une piste cyclable de 2,80m

Un trottoir de 2,00m

- Tracé en plan :

L'angle biais de l'ouvrage est de 74 grades.

- Profil en long :

Le profil en long de l'ouvrage est rectiligne, penté à 0,3% à partir de l'axe de la chaussée vers les deux culées.

- Gabarit à respecter :

La hauteur libre de l'ouvrage en tout point de l'intrados sera de 5,80m. Cette hauteur libre exigée par la SNCF correspond au-dessus rail-dessous intrado.

- Description de l'ouvrage terminé :

- Culées

La culée Co (rue Tretin) est une culée à mur de front. Elle comporte notamment : un muret cache, un mur garde grève, un voile béton un patin et un talon de semelle.

La culée C1 (rue Émile Combès) est composée d'un muret cache, un mur garde grève, un sommier d'appui.

Les culées (Co et C1) sont fondées profondément sur une file de pieux verticaux, forés et tubés.

Pour le profilage des fonds de fouille les purges locales éventuelles du sol sont comblées par du gros béton.

Pour retenir les terres, des murs en (ailes et en retour) indépendants complètent le dispositif.

- Tabliers :

L'ouvrage comporte une travée unique de 35m de portée, permettant ainsi de réaliser les appuis sans engager les pentes théoriques SNCF. La charpente métallique du tablier est constituée de 6 poutrelles principales HL1100R de nuance S355 K2 + W.

Transversalement, les poutres sont reliées au droit des culées par des pièces de pont, et partout ailleurs par des entretoises espacées de 8,75 m environ. Les poutrelles, les pièces de pont, les entretoises seront en acier autopatinable. Les poutrelles principales sont surmontées d'un hourdis en béton armé de 30 cm d'épaisseurs.

La liaison de la dalle de couverture en béton avec la charpente métallique s'effectue à l'aide de goujons fixés sur les poutrelles principales. Le vérinage pour changement des appareils d'appuis s'effectue sous les poutres principales pour tous les appuis.

2.2. Création d'un nouveau pont-route et démolition du pont route existant - Travaux connexes

Ces travaux comprennent :

- la mise en situation provisoire des installations de signalisation (artères de câbles),
- la mise en situation provisoire des installations de télécommunications (artères de câbles),
- la réalisation de travaux Caténaire (dépose et pose de supports, transfert des suspension, reprise de pendulage, relevage de la caténaire, ...)
- le rétablissement en définitif des installations de signalisations et de télécommunications,
- les prestations de sécurité des circulations ferroviaires regroupant, la protection du chantier par annonce des circulations ferroviaires pendant toute la durée des travaux, la mise en œuvre des dispositifs d'alerte et d'arrêt des trains (téléphone, torches à flamme rouge, allumage manuel et pose de pétards).

2.3. Création d'un pont-route et démolition d'un pont route existant - Dispositions générales relatives aux modalités d'exécution des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat – Direction des routes

2.3.1. Conditions d'exécution

Les conditions d'exécution des travaux aux abords et au-dessus de la voie ferrée sont définies dans la Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF). En particulier, les engins et matériels de chantier ne doivent en aucun cas pénétrer à l'intérieur d'une zone délimitée par un plan vertical situé à la distance $Dr = 2,3$ m du rail le plus proche (ou $Da = 3,00$ m de l'axe de la voie).

En cas de travaux à l'intérieur de cette zone, ils seront exécutés pendant des intervalles avec interruptions des circulations ferroviaires.

Tous les déplacements de charges suspendues et toutes les manutentions de pièces à l'intérieur de la zone délimitée par un plan vertical situé à la distance $Dr = 4,30$ m du rail le plus proche (ou $Da = 5$ m de l'axe de la voie) sont interdits si la voie concernée est maintenue en exploitation. Ils ne peuvent donc être exécutés dans cette zone qu'à la faveur d'intervalles avec interruptions des circulations ferroviaires avec mise hors tension des caténaires.

Les frais correspondants aux perturbations de la circulation ferroviaire sont incorporés au coût de l'opération.

2.3.2. Stabilité des ouvrages existants appartenant à R.F.F.

Afin de ne pas compromettre la stabilité des ouvrages et installations existants, le maître d'ouvrage du pont-route doit prendre toutes les dispositions techniques dans la conception de l'ouvrage pour prévenir les désordres et mouvements divers qui pourraient survenir au droit de l'emprise des travaux, au moment de leur réalisation ou postérieurement à celle-ci.

Préalablement au démarrage du chantier, il est procédé à un constat d'état des lieux sous forme de procès-verbal au cours d'une visite contradictoire en présence des représentants du maître d'œuvre et du gestionnaire de l'infrastructure délégué par R.F.F.

2.3.3. Prescriptions particulières avant le début des travaux

Les parties d'ouvrage à construire au dessus ou à proximité de la voie ferrée nécessitent l'établissement de la NPSF. Ce document sera rédigé par La Cub, ou son représentant, en accord avec RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations.

La NPSF énumère les prescriptions techniques que doivent respecter les entreprises chargées des travaux, La Cub financeur, ou son représentant, s'engage à faire figurer cette NPSF dans les appels d'offres de travaux et dans les pièces contractuelles des marchés qu'il signe.

Avant passation des marchés, La Cub financeur, ou son représentant, s'entendra avec RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations sur le planning d'exécution des travaux. Il doit prévenir RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations, au moins un mois à l'avance de toutes les opérations au dessus et au voisinage de la voie et de leur processus opératoire afin qu'il puisse prendre toutes les mesures nécessaires de protection et de surveillance et déterminer les interceptions de circulation ferroviaire qui peuvent être accordées pour la réalisation des opérations reprises dans le document « Conditions particulières ». La durée de ces interceptions, donnée à titre indicatif, peut varier suivant les nécessités de l'exploitation.

Avant tout commencement d'exécution, La Cub financeur, ou son représentant, soumettra pour accord à RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations, ceux des plans d'exécution attestant que les gabarits sont respectés et que les travaux sont compatibles avec les protections des circulations ferroviaires prévues.

Le maître d'ouvrage du pont-route soumettra à RFF, les modifications ou compléments qu'il serait nécessaire d'apporter à la NPSF, à la mise au point des marchés, ou pour tenir compte du mode d'exécution des travaux définitivement arrêté, lors des études d'exécution ou du déroulement des travaux.

Après achèvement des travaux, La Cub financeur, ou son représentant, fera parvenir à titre d'information au gestionnaire d'infrastructure délégué de RFF., dans le cadre de ses missions de gestion de l'infrastructure pour R.F.F., un dossier de récolelement de l'ouvrage construit (dessins et notes de calcul en deux exemplaires).

2.3.4. Epreuves préalables avant la mise en service de l'ouvrage

Avant la mise en service du pont, les épreuves permettant de mettre en évidence la conformité aux règles applicables non seulement vis à vis de la circulation routière mais aussi compte tenu de l'existence de la voie ferrée sous l'ouvrage, sont effectuées par les soins et aux frais de La Cub financeur et dans les conditions fixées par les règlements en vigueur.

ANNEXE 3 – Détail estimatif de l'opération aux conditions économiques de Janvier 2013

Construction de l'ouvrage

Travaux	465 400
Provisions pour risques	27 000
Maitrise d'œuvre	97 935
Maitrise d'ouvrage mandatée	23 615
Maitrise d'ouvrage	3 500
TOTAL en €CE 01/13	617 450

Démolition de l'ouvrage existant

Travaux	303 000
Provisions pour risques	16 800
Maitrise d'œuvre	63 745
Maitrise d'ouvrage mandatée	15 440
Maitrise d'ouvrage	1 565
TOTAL en €CE 01/13	400 550