BORDEAUX MÉTROPOLE	**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE**	***Délibération***
	Séance publique du 23 septembre 2016	***N° 2016-494***

Convocation du 16 septembre 2016
Aujourd'hui vendredi 23 septembre 2016 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

Mme Emmanuelle AJON, M. Alain ANZIANI, M. Erick AOUIZERATE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Christine BOST, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Virginie CALMELS, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, M. Max COLES, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Alain DAVID, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, M. Michel DUCHENE, M. Christophe DUPRAT, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, M. Max GUICHARD, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Michel HERITIE, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Alain JUPPE, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, Mme Conchita LACUEY, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Claude MELLIER, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Patrick PUJOL, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Alain SILVESTRE, M. Kévin SUBRENAT, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Elisabeth TOUTON, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOULET, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOUL, Mme Agnès VERSEPUY, Mme Marie-Hélène VILLANOVE, Mme Anne WALRYCK, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Gérard DUBOS
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Daniel HICKEL
M. Jacques GUICHOUX à M. Michel VERNEJOUL
M. Jacques MANGON à M. Jacques BOUTEYRE
Mme Brigitte TERRAZA à Mme Béatrice DE FRANÇOIS
M. Dominique ALCALA à Mme Anne WALRYCK
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Thierry TRIJOULET
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Jean-Louis DAVID
Mme Chantal CHABBAT à M. Jean-Jacques BONNIN
M. Gérard CHAUSSET à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Elisabeth TOUTON
Mme Magali FRONZES à M. Philippe FRAILE MARTIN
M. Guillaume GARRIGUES à Mme Dominique IRIART
Mme Martine JARDINE à M. Arnaud DELLU
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Patrick BOBET
M. Eric MARTIN à M. Franck RAYNAL
M. Thierry MILLET à Mme Christine PEYRE
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Marie-Hélène VILLANOVE
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI
M. Serge TOURNERIE à Mme Christine BOST

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Patrick PUJOL à Mme Anne-Lise JACQUET à partir de 12h
Mme Claude MELLIER à Mme Léna BEAULIEU à partir de 12h10
Mme Andréa KISS à Mme Josiane ZAMBON à partir de 12h20
Mme Anne BREZILLON à M. Stéphan DELAUX à partir de 10h35
Mme Brigitte COLLET à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à partir de 12h15
M. Yohan DAVID à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 11h30
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Maribel BERNARD à partir de 12h20
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à Mme Brigitte COLLET jusqu'à 11h15
Mme Anne-Marie LEMAIRE à Mme Frédérique LAPLACE à partir de 12h
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF jusqu'à 10h25
M. Michel POIGNONEC à M. Nicolas FLORIAN à partir de 12h
M. Alain SILVESTRE à Mme Gladys THIEBAULT à partir de 11h45
M. Jacques PADIE à M. Max GUICHARD à partir de 12h

EXCUSE(S) :

Monsieur Fabien ROBERT.

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Jacques COLOMBIER jusqu'à 10h et à partir de 11h20

LA SEANCE EST OUVERTE

BORDEAUX MÉTROPOLE	**Conseil du 23 septembre 2016**	***Délibération***
	Direction générale Mobilité **Direction des infrastructures et des déplacements**	***N° 2016-494***

Blanquefort - Extension de la ligne C jusqu'à la gare de Blanquefort- Conventions entre Bordeaux Métropole et SNCF Réseau - Décision - Autorisation de signer

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

La construction de l'extension de la ligne C jusqu'à la gare de Blanquefort présente des conséquences importantes et nombreuses impactant le Réseau ferré national (RFN) propriété de SNCF Réseau, dans les domaines techniques, administratifs, juridiques et financiers.

Un groupe de travail réunissant SNCF Réseau et Bordeaux Métropole a permis de définir les rôles respectifs des deux institutions lors des opérations de maintenance et d'entretien, en particulier au droit des passages à niveaux, et les échanges d'informations lors de la circulation des rames du tramway, que ce soit en situation nominale ou en situation dégradée.

Trois projets de conventions (transfert de gestion du domaine public ferroviaire, répartition de gestion, superposition d'affectation) sont proposés afin de garantir le parfait fonctionnement de la ligne C dans l'environnement ferroviaire existant dès sa mise en service prévue pour la fin de l'année 2016. Ces conventions ainsi que leurs annexes sont jointes au présent rapport.

1- Les caractéristiques techniques du projet

Par délibération en date du 6 novembre 2009, Bordeaux Métropole a arrêté le programme de la 3ème phase du tramway de l'agglomération bordelaise. Parmi les projets de cette troisième phase est inscrite « l'extension de la ligne C jusqu'à la gare de Blanquefort », nouvelle dénomination attribuée à l'opération de création de la ligne Tram-train du Médoc (TTM).

Le projet d'extension de la ligne C jusqu'à la gare de Blanquefort vise à créer une infrastructure nouvelle dédiée au tramway vers Blanquefort sur les emprises ferroviaires en créant un débranchement de la ligne C au niveau du secteur de Cracovie. Cette nouvelle ligne, d'une longueur de 7,2 km desservira, grâce à six stations, les communes de Bordeaux, Bruges et Blanquefort.

La ligne C traverse les passages à niveau de la ligne 584 000 suivants :

- PN 4 - avenue Pierre Andron à Bruges,

- PN 6 - avenue Louis Fleuranceau à Bruges,

- PN 9 - réserve naturelle à Blanquefort,

- PN 12 - avenue Port du Roy à Blanquefort.

Pour mémoire, l'extension de la ligne C jusqu'à la gare de Blanquefort présente une évolutivité fonctionnelle dans le temps :

- en horizon 1 – le projet autorise la circulation du matériel roulant tramway depuis le débranchement de la ligne C au niveau de Cracovie (allées de Boutaut) jusqu'à la gare de Blanquefort. La ligne est adjacente à la voie ferrée existante exploitée Bordeaux – Le Verdon (584 000) entre l'ouvrage dénivelé d'Ausone et la gare de Blanquefort. La ligne 584 000 accueille un trafic ferroviaire TER et fret.

- En horizon 2 – le projet prévoit la circulation d'un matériel roulant Tram-train complémentaire en plus du matériel tramway. Quelques adaptations techniques entre la ligne C et la voie 584 000 seront à réaliser. La ligne 584 000 accueille un trafic ferroviaire TER et fret. Le matériel roulant Tram-train circule entre la ligne C et la voie 584 000.

- En horizon 3 - le projet prévoit la circulation d'un matériel roulant Tram-train ainsi que du matériel roulant ferroviaire TER et fret entre Ausone et Blanquefort. Sur ce secteur, la voie de la ligne C est exploitée en régime ferroviaire de double voie. Sur le secteur plus au sud, entre Cracovie et Ausone, la circulation est limitée au matériel roulant tramway et Tram-train.

Les conventions jointes au présent rapport ont pour objet de traiter uniquement l'horizon 1.

Les horizons 2 et 3 n'ont pas fait l'objet d'une planification temporelle et feront le cas échéant l'objet de nouvelles conventions.

2- Rappels sur le partenariat engagé avec SNCF Réseau depuis le début du projet

2-1- Convention relative aux études et aux travaux connexes Tram-train du Médoc (rappel) – 23 mai 2013

Pour mémoire, l'objet de la convention de la première étape du partenariat a consisté à solliciter auprès de SNCF Réseau :

- les avis techniques sur les études AVP (avant-projet) et PRO (projet) du projet (contenu du projet, compatibilité des infrastructures),

- la libération des emprises du réseau ferré national concernées par l'implantation de la ligne C,

- l'étude et la réalisation des nouvelles installations ferroviaires liées à la libération des emprises,

- l'étude et la réalisation des adaptations provisoires de la ligne 584 000 afin de permettre à Bordeaux Métropole de la réalisation ses travaux,

- l'étude de sécurité par SNCF Réseau des procédures d'exécution des travaux des entreprises sous contrat Bordeaux Métropole,

- la mise à disposition de personnels SNCF sur le terrain pour garantir la sécurité du chantier et celles des usagers du train.

Une convention d'un montant de 15 millions d'euros HT a été signée le 23 mai 2013.

L'état d'avancement au 1er septembre 2016 est de 90 % environ.

2-2- Convention relative aux études et aux travaux de signalisation au droit des passages à niveau (rappel) – 16 novembre 2015

Pour mémoire, Bordeaux Métropole a sollicité SNCF Réseau afin d'étudier les conditions d'exploitation de la ligne C et définir les conditions de franchissement des passages à niveau.

Cette convention a pour objet la constitution de deux groupes de travail avec les objectifs suivants.

Un premier groupe de travail a précisé les rôles respectifs des deux institutions lors des opérations de maintenance et d'entretien et en particulier au droit des passages à niveau, notamment sur les échanges d'informations :

– en situation nominale,

– en situation dégradée.

Un second groupe de travail a permis de décliner finement ces principes et a rédigé les documents contractuels et opérationnels nécessaires à la mise en service du projet.

Les participants à ce groupe de travail représentant Bordeaux Métropole ont été la maîtrise d'ouvrage (mission tramway), le service Système et équipement et patrimoine transport (SSEPT), et le délégataire KBM.

Les participants de SNCF Réseau ont été la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, le mainteneur, et l'exploitant.

Ces deux groupes de travail, animés sur une durée de plus de deux ans (entre mars 2014 et juin 2016), ont permis notamment la rédaction du projet de convention de répartition de gestion (voir chapitre 3 ci-dessous).

La convention a également permis de mandater SNCF Réseau pour :

- l'étude et la réalisation des travaux de signalisation au droit des passages à niveau,

- la formation initiale des agents maintenance et exploitation de SNCF Réseau en vue de la gestion du projet.

Cette convention s'élève à un montant de 2,8 millions d'euros courant et a été signée le 16 novembre 2015.

L'état d'avancement au 1er septembre 2016 de cette convention est de 50 % environ.

3- Conventions faisant l'objet du présent projet de délibération

Ainsi, pour encadrer ce projet de construction relatif à l'extension de la ligne C jusqu'à la gare de Blanquefort il convient de mettre en place trois conventions avec SNCF ayant chacune un objet et un rôle déterminants dans le projet :

- une convention de transfert de gestion a vocation à détacher la parcelle du domaine foncier ferroviaire sur laquelle est implantée la ligne C et à prévoir les modalités de sa gestion transférée entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole.

- Une convention de répartition de gestion entre Bordeaux Métropole et SNCF Réseau définit les règles de partage de propriété relatives à chaque passage à niveau, installation de sécurité au sens de la réglementation ferroviaire, ainsi que le partage de la charge de maintenance et d'exploitation.

- Une convention de superposition d'affectation concerne la création de deux ouvrages aériens (ouvrage d'art Ausone et passerelle piétonne en gare de Blanquefort) rattachés au fonctionnement de la ligne C et qui surplombent le RFN. La convention fixe les modalités de superposition d'affectations, de gestion et de maintenance de ce deux ouvrages d'art métropolitains situés en hauteur par rapport au RFN.

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU les articles L. 2123-3 à L. 2123-6 et R 2123-9 à R 2123-14 du Code général de la propriété des personnes publiques ;

VU la délibération n°2009/0708 en date du 6 novembre 2009, Bordeaux Métropole a arrêté le programme de la 3ème phase du tramway de l'agglomération bordelaise ;

VU la convention, signée le 23 mai 2013, relative au projet technique compatible avec le fonctionnement du RFN de libérer les emprises ferroviaires nécessaires au projet métropolitain ;

VU la convention, signée le 16 novembre 2015 a vocation à ressembler les parties prenantes de Bordeaux Métropole et de SNCF Réseau afin d'étudier les rôles respectifs des deux institutions lors des opérations de maintenance et d'entretien ;

ENTENDU le rapport de présentation**,**

CONSIDERANT QUE le projet d'extension de la ligne C est inscrite dans le programme de la 3ème phase du tramway de l'agglomération bordelaise ;

CONSIDERANT les besoins de créer une infrastructure nouvelle dédiée au tramway vers Blanquefort sur les emprises ferroviaires en créant un débranchement de la ligne C au niveau du secteur de Cracovie. Cette nouvelle ligne, d'une longueur de 7,2 km desservira, grâce à six stations, les communes de Bordeaux, Bruges, Blanquefort et le territoire;

CONSIDERANT QUE Bordeaux Métropole est propriétaire de l'ensemble des aménagements et installations liés à son infrastructure de transport tramwayet et qu'il y a lieu de définir les modalités de gestion et d'exploitation des ouvrages et équipements créés ;

CONSIDERANT QU'il y a lieu de prévoir l'évolutivité fonctionnelle de cette infrastructure dans le temps ;

DECIDE

Article 1 : d'approuver les conventions et ses annexes jointes à la présente délibération ;

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération ;

Article 3 : d'imputer les dépenses sur le budget transport de l'exercice 2017, chapitre 011, comptes 6156 et 618, sous réserve de leur adoption.

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

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 23 septembre 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : **5 OCTOBRE 2016** **PUBLIÉ LE :** **5 OCTOBRE 2016**	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel LABARDIN

CONVENTION DE REPARTITION ET DE GESTION

relative aux infrastructures de l'extension de la ligne C du tramway jusqu'à la gare de Blanquefort et de la ligne RFN 584 000 (Bordeaux Saint-Louis – Pointe de Grave)

Voies Ferrées Jumelées
ligne C du tramway – RFN

PROJET

CONVENTION DE RÉPARTITION ET DE GESTION

Relative aux infrastructures de l'extension de la ligne C du tramway jusqu'à la gare de Blanquefort

et de la ligne RFN 584 000 (Bordeaux Saint Louis – Pointe de Grave)

Entre :

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint Denis Cedex , représenté par **Alain AUTRUFFE**, Directeur territorial, dument habilité à cet effet,

Désigné ci-après « SNCF Réseau »

D'une part,

Et

Bordeaux Métropole, dont le siège est situé à l'Esplanade Charles-de-Gaulle à Bordeaux (Gironde), représentée par Monsieur Alain JUPPE, Président, dûment habilité à la signature de la présente convention en vertu de la délibération n° 2016/ du Conseil de Bordeaux Métropole en date du

Désigné ci-après « Bordeaux Métropole »

D'autre part,

Vus :

- l'article 6 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- le décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,
- la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- la délibération n°2012/0122 en date du 16 mars 2012 concernant la déclaration de projet du Tram-train du Médoc, La convention portant sur le transfert de gestion des parcelles du Réseau Ferré national à Bordeaux Métropole,
- le protocole d'accord signé entre la Communauté Urbaine de Bordeaux (devenue Bordeaux Métropole par décret n°2014/1599 en date du 23/12/2014), le conseil régional d'Aquitaine et Réseau ferré de France le 29 janvier 2010,
- la convention de financement relative aux études et travaux connexes du Tram-train du Médoc signée le 08 mars 2012 et son avenant N° 1 signé le 23 mai 2013,
- la convention de financement relative aux études de projet et aux travaux des passages à niveau de la ligne Ravezies-Pointe de graves entre Bruges et Blanquefort signée le 16 novembre 2015,
- l'arrêté préfectoral de la partie A du DPS (partie non circulée) du projet Tram-train du Médoc en date du 24 juin 2013,
- l'arrêté préfectoral de la partie B du DPS (partie circulée) du projet Tram-train du Médoc en date du 13 décembre 2013 avec réserves,
- l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 modifié le 23 mai 2008,

Il est convenu ce qui suit :

PROJET

SOMMAIRE

PRÉAMBULE **5**

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES **7**

ARTICLE 1 - DEFINITIONS 7
ARTICLE 2 - GLOSSAIRE 7
ARTICLE 3 - OBJET DE LA CONVENTION 8
ARTICLE 4 - MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION 8
ARTICLE 5 - ENTREE EN VIGUEUR 9
ARTICLE 6 - DUREE DE LA CONVENTION 9
ARTICLE 7 - RESILIATION 9
ARTICLE 8 - MODIFICATION 9
ARTICLE 9 - CONFIDENTIALITE 9

CHAPITRE II : DEFINITION DE LA CONSISTANCE DES INSTALLATIONS D'INTERFACE **10**

ARTICLE 10 - REPARTITION GENERALE ENTRE SNCF RESEAU ET BORDEAUX METROPOLE 10
10.1 - Répartition domaniale entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole 10
10.2 - Répartition de la propriété des installations entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole 10
ARTICLE 11 – REPARTITION DES INSTALLATIONS D'INTERFACE ENTRE SNCF RESEAU ET BORDEAUX METROPOLE 11
11.1 Les quatre passages à niveau – description des installations : 11
11.2 Clôture séparatrice 14
11.3 Ouvrage dénivelé supérieur de Beyerman 14
11.4 Passerelle en gare de Blanquefort 14
11.5 Liaison téléphonique PCC TRAMWAY-Poste d'aiguillage de La Vache 15
11.6 Servitudes et accès liées à la gestion des installations du RFN 15

CHAPITRE III : DOCUMENTS COMMUNS, PRINCIPES ET MODALITES D'EXERCICE DES RESPONSABILITES DE MAINTENANCE, D'INVESTISSEMENTS ET D'EXPLOITATION **16**

ARTICLE 12 - ORGANISATION DE LA MAINTENANCE 16
12.1 – Principe de répartition de la maintenance 17
12.2 – Installations maintenues par SNCF Réseau aux interfaces 17
12.3 – Installations maintenues par Bordeaux Métropole aux interfaces 18
ARTICLE 13 - ORGANISATION DE L'EXPLOITATION 18
13.1 – Exploitation générale de la voie du RFN 18
13.2 – Exploitation générale de la voie Tramway 18
13.3 – Modalité d'interface entre les deux exploitants 19
13.4 – Évolution de l'exploitation de la voie Tramway ou de la voie RFN 19
ARTICLE 14 - FORMATION DES AGENTS 20

CHAPITRE IV : TRAVAUX DE MODIFICATION DES INSTALLATIONS **20**

ARTICLE 15 – PRINCIPE DES TRAVAUX 20
ARTICLE 16 – ORGANISATION DES TRAVAUX DE RENOUVELLEMENT OU D'INVESTISSEMENT 20

CHAPITRE V : REGLES DE RESPONSABILITE ET DE REGLEMENT DES LITIGES **21**

ARTICLE 17 – REGLES DE RESPONSABILITE 21
17.1 - Responsabilité des parties 21
17.2 - Dommages causés par un tiers identifié ou origine connue 21
17.3 - Dommages causés par un tiers non identifié ou dont l'origine est inconnue: 21
17.4 Dommages occasionnés par un cas de force majeure: 22
ARTICLE 18 – DIFFERENDS ENTRE LES PARTIES 22
18.1 - Règlements des différends 22
18.2 - Tribunaux compétents 22

CHAPITRE VI : COORDINATION ENTRE LES PARTIES **22**

ARTICLE 19 – RETOUR D'EXPERIENCE 22

PROJET

ARTICLE 20 – INSTANCES DE CONCERTATION 22

CHAPITRE VII : EVOLUTION DE LA CONVENTION ET DE SES ANNEXES 23

ARTICLE 21 – EVOLUTIONS 23

CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS FINANCIERES 23

ARTICLE 22 – FINANCEMENT 23
22.1 - Maintenance des passages à niveau 23
22.2 - Exploitation 24
ARTICLE 23 – MODALITES DE PAIEMENT 24

ANNEXES 26

ANNEXE 1 – PLAN DE SITUATION DES DEUX RESEAUX 26
ANNEXE 2 – LISTE DES EQUIPEMENTS EN INTERFACES DE DEUX RESEAUX 26
ANNEXE 3 – SCHEMA DE PRINCIPE DE REPARTITION POUR LA PROPRIETE DES INSTALLATIONS AUX PASSAGES A NIVEAU 26
ANNEXE 4 - CONTRAT PLURIANNUEL DE MAINTENANCE 26
ANNEXE 5 – CONTRAT PLURIANNUEL D'EXPLOITATION 26
ANNEXE 6 – DIRECTIVE COMMUNE EXPLOITATION 26
ANNEXE 7 – DIRECTIVE COMMUNE DERANGEMENTS DE PASSAGE A NIVEAU 26
ANNEXE 8 - DIRECTIVE COMMUNE MAINTENANCE 26

PROJET

PRÉAMBULE

Par délibération en date du 6 novembre 2009, La Communauté urbaine de Bordeaux (devenue Bordeaux Métropole par décret n°2014/1599 en date du 23/12/2014) a arrêté le programme de la 3ème phase du tramway de l'agglomération bordelaise. Parmi les projets de cette troisième phase est inscrite l'extension de la ligne C jusqu'à la gare de Blanquefort (nouvelle dénomination attribuée à l'opération de création de la ligne Tram-train du Médoc (TTM)).

Le projet d'extension de la ligne C jusqu'à la gare de Blanquefort vise à créer une infrastructure nouvelle dédiée au tramway vers Blanquefort sur les emprises ferroviaires en débranchant le tramway ligne C au niveau du secteur de Cracovie. Cette nouvelle ligne, d'une longueur de 7,2 km desservira, grâce à six stations, les communes de Bordeaux, Bruges et Blanquefort.

L'emprise ferroviaire, propriété de SNCF Réseau est utilisée à usage unique tramway (horizon 1 tel que défini ci-après) entre le secteur Cracovie et Beyerman sans circulation ferroviaire et entre le secteur Beyerman et Gare de Blanquefort longeant la ligne 584 000. Sur ce dernier secteur, la ligne C comporte une voie neuve jouxtant la voie du RFN jusqu'au terminus de Blanquefort. Ainsi, la voie ferrée du tramway est jumelée à la voie ferrée du RFN permettant un gain en termes d'emprises foncières.

L'emprise ferroviaire, propriété de SNCF Réseau est utilisée à usage unique tramway (horizon 1 tel que défini ci-après) jusqu'à Beyerman, où un ouvrage de croisement en dénivelé avec la ligne 584 0000 (ligne du Médoc) est construit. Après Beyerman, un tracé neuf jouxtant la ligne 584 000 est créé jusqu'au terminus de Blanquefort en parallèle de la voie existante (voir plan de situation en annexe 1).

La ligne C traverse les passages à niveau de la ligne 584 000 suivants :

- PN 4 - Avenue Pierre Andron à Bruges,
- PN 6 – Avenue Louis Fleuranceau à Bruges,
- PN 9 - Réserve naturelle à Blanquefort,
- PN 12 – Avenue Port du Roy à Blanquefort,

La section de ligne où la voie Tramway jouxte la voie RFN est appelée par la suite section de ligne C-RFN.

Le phasage du projet de la ligne C est le suivant :

- En horizon 1 - circulation de tramway en voie unique en section courante alimentée par une Ligne Aérienne de Contact (LAC alimentée en 750V courant continu) depuis le raccordement avec la ligne C du tramway de Cracovie jusqu'à Blanquefort sur une voie adjacente à la voie ferrée existante entre l'ouvrage dénivelé de Beyerman et la gare de Blanquefort. Un Trafic TER/Fret sera maintenu sur la voie ferroviaire actuelle.
- En horizon 2 – circulation de Tram-train (1500V courant continu) à la place du tramway sans modifications du plan de voies. Le Trafic TER/Fret demeure sur la ligne du RFN tel celui de la phase 1.
- En horizon 3 - circulation Tram-train sur les deux voies avec TER et Fret en mixité sur une plateforme exploitée en régime de double voie.

La présente convention a pour objet de traiter uniquement l'horizon 1. Les horizons 2 et 3 n'ont pas fait l'objet d'une planification temporelle et feront le cas échéant l'objet d'une autre convention.

PROJET

La décision de construire cette ligne, en prolongeant la ligne C actuelle, impacte les installations du Réseau Ferré National car une partie des installations est construite sur le domaine public ferroviaire ou jouxte celui-ci comme l'indique le plan de situation annexé à la présente convention.

Cette cohabitation entre les systèmes ferroviaire et tramway appelle de la part de Bordeaux Métropole et de SNCF Réseau une coordination étroite afin de garantir le bon fonctionnement des deux systèmes ainsi que la sécurité des personnes et des circulations qui les empruntent. En particulier, l'existence de passages à niveau communs aux deux infrastructures constitue un point d'interface ainsi que, dans l'ensemble, une coordination des intervenants dans la gestion des circulations, de la maintenance et des travaux.

Il apparaît ainsi nécessaire de déterminer la répartition des responsabilités entre les parties pour les installations ainsi que les modalités de gestion des deux systèmes aux interfaces. La présente convention vise par conséquent à déterminer les modalités techniques, administratives et financières particulières au jumelage des lignes ferroviaires sur la section de ligne C-RFN.

En outre, en complément de la présente convention, est établie, entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole, une convention de transfert de gestion qui traite de la partie foncière de l'opération.
Pour les ouvrages dénivelés créés dans le cadre du projet de la ligne C, une convention de superposition d'affectation, de gestion et de maintenance est établie pour la passerelle de Blanquefort et le pont de Beyerman. Cette convention est indépendante de la présente convention.

PROJET

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 - Définitions

Pour les besoins de la présente convention, les parties et termes suivants seront ainsi définis :

- Réseau Ferré National (RFN) : désigne l'ensemble des lignes ferroviaires françaises appartenant à SNCF Réseau et gérées par elle,
- Transports de Bordeaux Métropole (TBM) est le nom du réseau multimodal de transports urbains de Bordeaux Métropole. Il est également le nom du délégataire de service public des transports urbains de ce réseau.
- « Voie RFN » : désigne l'ensemble de la ligne 584 000 de Bordeaux Saint Louis à Pointe de Grave appartenant à SNCF Réseau et gérée par elle,
- « Voie Tramway »: désigne l'ensemble de la ligne Tram-train du Médoc du réseau de tramway, partie du réseau TBM, appartenant à Bordeaux Métropole,
- « Section de ligne C – RFN » : désigne la section de la ligne du RFN où la voie Tramway jouxte la voie RFN en exploitation. Cette section de ligne se situe entre la pancarte « changement de kilomètre (14,4/3,7)» et la gare de Blanquefort.

ARTICLE 2 - Glossaire

Dans la présente convention ainsi que dans tous les documents qui en sont issus, afin d'éviter toute confusion, il sera systématiquement employé le terme « tramway », hormis dans le titre du projet « ligne C ».

AC	Agent Circulation (opérateur SNCF Réseau dans les postes d'aiguillage)
AO	Autorité Organisatrice
CI	Connexion Inductive
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (entité SNCF Réseau)
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.
DCF	Direction de la Circulation Ferroviaire (SNCF Réseau)
DPS	Dossier Préliminaire de Sécurité
DJS	Dossier Jalon de Sécurité
DS	Dossier de Sécurité
EIC	Établissement Infra Circulation (SNCF Réseau)
EPSF	Établissement Public de Sécurité Ferroviaire
HLP	Haut-Le Pied (circulation d'engins moteurs seuls)
IFTE	Installations Fixes de Traction Electrique
Infrapôle	Etablissement Infra Maintenance (SNCF Réseau)
LAC	Ligne Aérienne de Contact
MOA	Maîtrise d'Ouvrage
MOE	Maîtrise d'Œuvre
PCC tramway	Poste de Commande Centralisé tramway
PCD	Poste de Commande à Distance
Pk	Point kilométrique

PROJET

PN	Passage à Niveau
RFN	Réseau Ferré National
SAL	Signalisation Automatique et Lumineuse (signalisation routière de PN)
STRMTG	Service Technique des Remontées Mécaniques et Transports Guidés
TBM	Transports de Bordeaux Métropole est le nom du réseau multimodal de transports urbains de Bordeaux Métropole. Il est également le nom du délégataire de service public des transports urbains de ce réseau.
TER	Train Express Régional
Ligne C	Ligne C du tramway jusqu'à la gare de Blanquefort

ARTICLE 3 - Objet de la convention

Conclue en vertu de la délibération du conseil communautaire n°2012/0122 en date du 16 mars 2012 concernant la déclaration de projet du Tram-train du Médoc et de la délibération du conseil de Bordeaux Métropole n° 2016/ en date du autorisant la signature de ladite convention, la présente convention fixe les conditions techniques, administratives et financières particulières au jumelage des lignes ferroviaires sur la section de ligne C-RFN :

- du RFN, de la ligne Bordeaux Saint Louis – Pointe de Grave,
- du réseau TBM, de la ligne Tram-train du Médoc reliant la station tramway de Cracovie à la station de Blanquefort.

Cette convention ne traite pas du volet foncier pour lequel SNCF Réseau réalise un transfert de gestion à Bordeaux Métropole des terrains nécessaires à la réalisation du projet d'extension de la ligne C vers Blanquefort.

Elle définit en revanche les règles de partage de propriété relatives à chaque passage à niveau, qui constitue une installation de sécurité au sens de la réglementation ferroviaire, ainsi que le partage de la charge de maintenance et d'exploitation.

Plus généralement, la présente convention définit les obligations et responsabilités de chacune des deux parties sur leurs infrastructures respectives et porte notamment sur :

- la description des voies et installations de chacun des deux réseaux et notamment les équipements situés à l'interface entre les deux systèmes,
- les conditions de réalisation de la maintenance aux interfaces par chacune des parties,
- les prestations de maintenance ou d'exploitation obligatoirement réalisées par SNCF Réseau,
- les modalités de gestion des circulations ferroviaires sur chacun des deux réseaux compte tenu de leur coexistence,
- et les conditions financières de mise en œuvre.

En annexe 1 figure un plan de situation des deux réseaux.

ARTICLE 4 - Mise en œuvre de la convention

SNCF Réseau et Bordeaux Métropole s'informent mutuellement conformément à l'article 20 ci-après, de l'organisation mise en œuvre pour assurer les missions de gestion des circulations et de maintenance ainsi que des missions qui leur sont confiées.

Chaque partie signataire est chargée de mettre en œuvre elle-même les stipulations de la présente convention.
Les parties déclinent la présente convention en trois directives communes, annexées à la présente convention :

PROJET

- Directive Commune Exploitation (annexe 6),
- Directive Commune Dérangements de passage à niveau (annexe 7),
- Directive Commune Maintenance (annexe 8).

Lorsque Bordeaux Métropole change de délégataire pour la maintenance ou l'exploitation, elle s'oblige à faire appliquer par le nouveau délégataire les dispositions contenues dans les directives précitées.

ARTICLE 5 - Entrée en vigueur

La présente convention entrera en vigueur à compter de la date de la dernière signature des parties.

ARTICLE 6 - Durée de la convention

La durée de la présente convention est de 30 ans à compter de son entrée en vigueur.

ARTICLE 7 - Résiliation

Dans le cas de cessation définitive d'exploitation de son infrastructure par l'une des parties, la présente convention peut être résiliée par chacune des parties par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, moyennant un préavis d'un an. Pendant ce délai, les parties se rapprochent pour convenir des modalités de cette cessation d'activité.

ARTICLE 8 - Modification

Toute modification des conditions ou modalités d'exécution de la présente convention, définie d'un commun accord entre les parties, fera l'objet d'un avenant.
Les modifications effectuées par voie d'avenant ne sauraient conduire à remettre en cause les objectifs généraux définis à l'article 3, ni les dispositions validées par le STRMTG et l'EPSF.

ARTICLE 9 - Confidentialité

L'expression « information confidentielle » signifie toute information transmise par l'une des parties à l'autre partie, pendant la durée du contrat et au titre de ce dernier, et dont le caractère confidentiel aurait été mentionné expressément au moment de sa communication. Dans la mesure où les parties échangeraient de telles informations confidentielles, elles conviennent que les dispositions ci-dessous s'appliqueront.

Toute communication d'information confidentielle devra s'effectuer selon les modalités suivantes :

- lorsque cette communication prendra la forme d'un document écrit, ledit document sera revêtu de façon visible d'un avertissement de confidentialité,
- lorsque cette communication sera faite sous forme orale, elle devra faire l'objet d'une notification écrite à l'autre partie spécifiant la nature des informations confidentielles communiquées, étant précisé que les plis ne doivent comporter aucune mention extérieure de confidentialité.

PROJET

CHAPITRE II : DEFINITION DE LA CONSISTANCE DES INSTALLATIONS D'INTERFACE

ARTICLE 10 - Répartition générale entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole

La répartition domaniale et la répartition des installations entre le RFN et les infrastructures tramway de Bordeaux Métropole sont déterminées de manière à ce que les modalités d'exploitation et de maintenance permettent de minimiser les risques pour les biens et pour les personnes ; de simplifier les modalités de gestion du trafic pour chaque gestionnaire et ce notamment en période de situation dégradée ; de permettre à chaque gestionnaire d'intervenir sur les installations dont il doit assurer la maintenance dans les meilleurs conditions possibles.

10.1 - Répartition domaniale entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole

SNCF Réseau transfère la gestion de la dépendance domaniale publique dont il est propriétaire, à Bordeaux Métropole qui l'accepte, conformément aux *articles L. 2123-3 à L. 2123-6 et R 2123-9 à R 2123-14 du code général de la propriété des personnes publiques*, aux conditions précisées par la convention, dite « transfert de gestion », établie entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole, qui fixe les modalités de transfert des emprises du RFN afin que Bordeaux Métropole réalise et exploite son infrastructure de transport tramway.

10.2 - Répartition de la propriété des installations entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole

Bordeaux Métropole est propriétaire de l'ensemble des aménagements et installations liés à son infrastructure de transport tramway et réalisés par elle sur l'emprise objet de la convention de transfert de gestion.

Cette infrastructure tramway est constituée de :

- infrastructure tramway - 5 nouveaux ouvrages d'art indépendants à proximité des ouvrages existants du RFN (OA4 PRA Rocade, OA5 PRA chemin de Campilleau, OA6 PRA Jalle Noire, OA7 PRA Jalle des Sables, OA8 PRA Jalle de Blanquefort), ouvrages en terre et plateforme ferroviaire avec drainage et assainissement (fossé, caniveau) et traversée de voie et/ou multitubulaire,
- superstructures de la voie (rails, traverses, ballast…),
- clôture séparatrice implantée entre la voie Tramway et la voie ferroviaire. Cette clôture en ligne a une hauteur de 2.00 m et est abaissée à 1.10 m dans les 20 m précédant les PN,
- ligne aérienne de contact entre la station Cracovie et station Ausone puis caténaire type ferroviaire depuis la station Ausone jusqu'à station gare de Blanquefort,
- système énergie de traction: 3 sous stations de redressement 750V (La Vache-Gare de Bruges et Port du Roy) avec circuit retour courant traction de la voie tramway (y compris connexions inductives),
- signalisation et circuits de voie sur l'intégralité de la voie Tramway, y compris feu tramway de passage des 4 passages à niveau, à l'exception des installations d'annonce de la voie Tramway, implantées sur la zone de continuité des passages à niveau n°4, 6, 9 et 12 (hors rails et CI),
- débranchement de la ligne de tramway C du tramway à Cracovie,
- six stations tramway avec évitement : gare de Blanquefort, Frankton, gare de Bruges, Ausone, La Vache et Cracovie,
- coffrets électriques d'interface où le RFN délivre les informations « conditions feu tramway du PN» et les informations « circuits de voie » nécessaires au fonctionnement des annonces PN,

PROJET

- croisement des voies Tramway et du RFN à Beyerman (Bruges) par un ouvrage dénivelé (saut de mouton),
- passerelle urbaine pour piétons à Blanquefort permettant la liaison entre le parc relais et la station tramway gare de Blanquefort,
- deux parcs relais (Bruges 60 places et Blanquefort 200 places),
- liaison téléphonique PCC tramway- poste d'aiguillage de La Vache.

SNCF Réseau est propriétaire de l'ensemble des installations constitutives du RFN ainsi que des installations des quatre passages à niveau à signalisation automatique lumineuse. A ce titre les installations suivantes sont propriété de SNCF Réseau :

- infrastructure ferroviaire de la ligne du RFN – 5 ouvrages d'arts existants : OA4 PRA Rocade, OA5 PRA chemin de Campilleau, OA6 PRA Jalle Noire, OA7 PRA Jalle des Sables, OA8 PRA Jalle de Blanquefort, ouvrages en terre et plateforme ferroviaire avec drainage et assainissement (fossé, caniveau) et traversées de voie,
- superstructure de la voie du RFN (rails, traverses, ballast…),
- IFTE ferroviaires : sous station de Blanquefort 1 500 V au PK 6.2 et circuit du retour du courant de traction y compris les connexions inductives de la voie du RFN,
- caténaire ferroviaire 1500V,
- signalisation ferroviaire et circuits de voie – postes, câbles, installations fixes,
- installations d'annonce de la voie RFN aux passages à niveau,
- les installations d'annonce de la voie Tramway, implantées sur la zone de continuité des passages à niveau n°4, 6 ,9 et 12 (hors rails et CI),
- gare de Blanquefort et halte de Bruges,
- équipements ferroviaires des 4 passages à niveau hors coffret électrique d'interface:
    - PN 4 « Pierre Andron » à Bruges,
    - PN 6 « Louis Fleuranceau » à Bruges,
    - PN 9 « Réserve naturelle » à Blanquefort,
    - PN 12 « Port du Roy » à Blanquefort.

NOTA : Certains des éléments constitutifs de la signalisation automatique lumineuse des passages à niveau sont situés dans les emprises de Bordeaux Métropole. Ces éléments sont décrits à l'article 11.1 ci-après.

ARTICLE 11 – Répartition des installations d'interface entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole

En annexe 2, figure la liste des équipements en interfaces de deux réseaux.

La ligne C présente cinq principales interfaces avec la voie du RFN, listés ci-après :

- les quatre passages à niveau (4, 6, 9 et 12) entre Bruges et Blanquefort de la ligne du Médoc (584 000),
- la clôture séparatrice construite entre les voies RFN et Tramway s'étendant de l'ouvrage de Beyerman à la gare de Blanquefort,
- l'ouvrage dénivelé supérieur de Beyerman,
- la passerelle en gare de Blanquefort,
- la liaison téléphonique PCC Tramway-Poste d'aiguillage de la Vache.

11.1 Les quatre passages à niveau – description des installations :

Les passages à niveau n°4, n°6, n°9 et n°12 de la ligne du Médoc (584 000) sont communs aux deux réseaux ferrés appartenant à Bordeaux Métropole (voie Tramway) et au RFN. Ils sont classés par arrêté préfectoral en première catégorie selon l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 modifié le 23 mai 2008 : type « SAL » – signalisation automatique lumineuse, équipés de feux routiers clignotants à diodes (R24), de sonneries et de deux demi-barrières (SAL2),

PROJET

ou de quatre demi-barrières dans le cas du passage à niveau n°6 (SAL4). Le PN n°12 est quant à lui constitué de deux SAL2, l'un pour la voie routière et l'autre pour la voie piétons-cycles.

Pour faciliter la description des installations, la partie routière du passage à niveau est évoquée, séparément des installations ferroviaires comprenant la détection des circulations ferroviaires et le déclenchement des dispositifs de signalisation automatique :

* signalisation automatique et lumineuse :

Chaque passage à niveau comprend les équipements suivants :

- deux mécanismes munis de demi-barrières (SAL2) ou quatre mécanismes avec demi barrières (SAL4) dans le cas du PN n°6 ou SAL2 +2 (voie routière et piétons-cycles) pour le PN n°12,
  NOTA : les demi-barrières des quatre PN, objet de la présente convention, comprennent un dispositif de détection de bris de barrières intégré,
- huit feux routiers R24 clignotants pour le PN n°4,
- six feux routiers R24 clignotants pour le PN n° 6,
- quatre feux routiers R24 clignotants pour le PN n°9,
- dix feux routiers R24 clignotants pour le PN n°12,
- deux sonneries,
- deux voyants d'annonce (un voyant pour la voie Tramway et un voyant pour la « voie RFN »),
- un boitier de commutateurs permettant la reprise de gardiennage des passages à niveau, avec une patte de verrouillage (qui permet de cadenasser le boîtier après manœuvre des commutateurs pour travaux),
- deux téléphones de type autoroutier. Ceux-ci sont reliés aux postes d'aiguillage encadrant. Ils permettent aux automobilistes de communiquer avec les agents d'exploitation de SNCF Réseau en cas de besoin, et sont complétés d'un plan de situation indiquant aux automobilistes l'itinéraire alternatif de détournement en cas de maintien du PN en position de fermeture.

* système d'annonces

Le système d'annonces comprend une chaîne d'annonce par voie et par sens pour chaque passage à niveau. Une annonce permet de détecter l'arrivée des circulations ferroviaires, train ou tramway, ce qui déclenche la signalisation automatique lumineuse et la fermeture du passage à niveau (clignotement des feux routiers et tintement des sonneries, abaissement des barrières) et maintient le PN fermé tant que la circulation n'a pas dégagé le passage à niveau. Après passage de la circulation ferroviaire, l'annonce se réarme, ce qui provoque la réouverture du PN. Une annonce comprend les éléments suivants :

- détecteurs électroniques permettant le déclenchement des annonces dans chaque sens de circulation et pour chaque voie : les détecteurs sont doublés pour chaque origine d'annonce,
- circuits de voie, utilisés comme « zones » de continuité permettant le maintien d'annonce entre le détecteur, point origine du déclenchement de l'annonce, et le passage à niveau même. Les circuits de voie, dont les conducteurs sont les rails, sont de type ITE (Impulsions à Tension Élevée) et comprennent un émetteur, un récepteur et sont raccordés à la voie via des connexions inductives (CI). Ces CI sont branchées sur les rails de part et d'autre des joints isolants de rails créant des frontières entre les circuits de voie, et dont la fonction principale est de permettre l'écoulement du retour de courant de traction. La limite du câblage des circuits de voie à ITE est située au niveau de la boîte de raccordement des câbles locaux immédiatement en amont de chaque CI (ou dans la CI elle-même),

PROJET

- une zone courte sur chaque voie située au droit de chaque passage à niveau dont l'occupation maintient la fermeture les PN, et dont la libération permet le réarmement des annonces et la réouverture du PN,
- l'ensemble des câbles, relais, composants électriques ou électroniques et divers branchements nécessaires, situés dans la guérite de signalisation ou entre celle-ci et les équipements en voie.

* guérites de signalisation :
La signalisation automatique lumineuse d'un passage à niveau est commandée et contrôlée depuis une guérite complétée d'un abri à accumulateurs et éventuellement d'une armoire d'alimentation électrique indépendante.

* Feu tramway de passage tramway (feu bleu/triangle jaune) :
Sur la voie du tramway, une signalisation spécifique tramway est implantée à proximité des passages à niveau dont l'objectif est de signaler un fonctionnement normal / dégradé aux conducteurs tramway.
Les conditions de présentation des indications du feu tramway de passage des tramways aux PN de la ligne C ont fait l'objet d'une analyse dont découle l'équipement retenu.
Bordeaux Métropole utilise les « informations » RFN « appelées conditions feu tramway du PN » délivrées sous forme de signaux électriques (contacts secs) dans le coffret électrique d'interface pour conditionner la signalisation de la voie Tramway (indication présentant soit le feu bleu, soit le triangle jaune).

* armoire à agrès :
A chaque passage à niveau il y a une armoire d'agrès permettant, en cas de dérangement de la signalisation automatique lumineuse ou en cas de travaux, la reprise de gardiennage du passage à niveau. Ces équipements comprennent des banderoles et des manivelles pour les moteurs équipés de dispositif Main-Moteur, drapeaux et autres menus matériels nécessaires à la protection du passage à niveau vis-à-vis des circulations routières ou ferroviaires.

* coffret électrique d'interface :
Le coffret électrique d'interface permet le raccordement des circuits qui pilotent le feu de passage tramway et les circuits de voie des annonces PN. Ce coffret électrique d'interface matérialise la frontière électrique entre les installations SNCF Réseau et Bordeaux Métropole. Cette armoire permet un accès commun aux installations de chacun des deux gestionnaires de réseau par une porte dédiée (chacun utilise sa propre ouverture avec cadenas). Chaque gestionnaire peut accéder séparément à la partie dont il a la charge.

* traversée routière et signalisation routière fixe :
Chaque passage à niveau comprend les équipements suivants :

- une signalisation routière avancée selon les dispositions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. Cette signalisation est propriété du gestionnaire de la voirie routière et est gérée par lui,
- une signalisation routière de position, qui est gérée par SNCF Réseau comprenant la signalisation automatique lumineuse (voir ci-après), mais aussi : des plaques d'avis au public ; des pancartes « un train peut en cacher un autre » ; pancartes « défense absolue de toucher aux fils électriques… »,
- la traversée, comprenant un « platelage », posé sur les voies ferrées, ainsi que les raccordements de voirie,
- des clôtures aux quatre quadrants des passages à niveau sur 20 m dans chaque sens (hors obstacles),
- des marquages au sol,
- éventuellement d'autres aménagements routiers situés dans le foncier appartenant au domaine ferroviaire ou tramway.

PROJET

L'annexe 3 représente un schéma de principe donnant la configuration et la répartition des installations PN par code couleurs, objet de cet article. L'objectif de cette annexe est de faciliter la compréhension de la répartition physique des installations aux interfaces des PN.

11.1.1 Installations des PN propriété de SNCF RÉSEAU

Les équipements constitutifs des passages à niveau propriété de SNCF Réseau sont les suivants:

- signalisation automatique et lumineuse,
- voie ferrée RFN y compris platelage, raccordements de voirie, ilots et marquages au sol dans l'axe de la chaussée,
- système d'annonces y compris les éléments situés dans les emprises du tramway,
- armoires de signalisation,
- armoires à agrès,
- pour la traversée routière et la signalisation routière fixe, SNCF Réseau est propriétaire de la signalisation routière de position, des clôtures dans tous les quadrants du PN.

11.1.2 Installations des PN propriété de BORDEAUX MÉTROPOLE

Les équipements suivants constitutifs des passages à niveau sont propriété de BORDEAUX MÉTROPOLE :

- Feu tramway de passage tramway,
- voie ferrée tramway y compris platelage et raccordements de voirie.

NOTA : l'entretien des chaussées à l'extérieur des barrières et l'entretien de la signalisation routière avancée sont à la charge des gestionnaires respectifs de voirie.

11.2 Clôture séparatrice

Une clôture séparatrice est implantée en limite de domaine de gestion entre les deux domaines en tout point où les deux plateformes exploitées sont jumelées. Cette clôture est interrompue aux passages à niveau. Cette clôture est constituée de poteaux béton plantés au sol dans une semelle béton, une plaque béton posée en sous bassement et un grillage déployé sur les poteaux d'une hauteur de 2 mètres, réduite à 1,10 mètre dans les 20 mètres précédant les PN. Cette clôture est propriété de Bordeaux Métropole.

11.3 Ouvrage dénivelé supérieur de Beyerman

Cet ouvrage d'art est propriété de Bordeaux Métropole. La répartition des responsabilités et de la gestion de cet ouvrage d'art franchissant le RFN par passage supérieur est prise en compte dans la convention de superposition d'affectations, de gestion et de maintenance du pont Beyerman de Bruges et de la passerelle de Blanquefort.
Elle définit les modalités de superposition d'affectations, de gestion et de maintenance des ouvrages d'art surplombant le RFN et l'organisation des travaux sur ces ouvrages. Les principes y étant définis ne sauraient être mis en cause par la présente convention.

11.4 Passerelle en gare de Blanquefort

Cet ouvrage d'art est propriété de Bordeaux Métropole. La répartition des responsabilités et de la gestion de cet ouvrage d'art franchissant le RFN par passage supérieur est prise en compte dans la convention de superposition d'affectations, de gestion et de maintenance du pont Beyerman de Bruges et de la passerelle de Blanquefort.
Elle définit les modalités de superposition d'affectations, de gestion et de maintenance des ouvrages d'art surplombant le RFN et l'organisation des travaux sur ces ouvrages. Les principes y étant définis ne sauraient être mis en cause par la présente convention.

PROJET

11.5 Liaison téléphonique PCC TRAMWAY-Poste d'aiguillage de La Vache

La liaison téléphonique est une liaison point à point sécurisée entre le PCC tramway et le poste d'aiguillage de La Vache. Le point frontière de la liaison téléphonique est la réglette frontière de télécommunication située à l'intérieur du poste d'aiguillage de la Vache.
Cette liaison est propriété de Bordeaux Métropole.

11.6 Servitudes et accès liées à la gestion des installations du RFN

11.6.1 Accès au RFN à partir du domaine tramway

Du fait de la création de la voie Tramway à l'ouest de la voie RFN, les anciens accès côté ouest sont supprimés. Pour les besoins de la maintenance du RFN, les accès n'ayant pu être reconstitués du côté de la voie RFN, des aménagements spécifiques sont créés par Bordeaux Métropole sur le domaine tramway. Ainsi une place de stationnement proche de la sous-station de redressement à Bruges est mise à disposition de SNCF Réseau à titre gratuit. De plus, Bordeaux Métropole a créé un accès sécurisé par portail à proximité de l'ouvrage d'art de Beyerman et à proximité de la station tramway de Blanquefort. Ces installations sont à disposition exclusive des agents de SNCF Réseau dans les mêmes conditions.

11.6.2 Servitudes pour accès aux installations du RFN à partir du domaine tramway

Dans la mesure où les servitudes sont nécessaires à la gestion du réseau dont les parties assument respectivement la charge, les installations visées aux articles 10 et 11 ci-dessus ne peuvent être déplacées, modifiées, déposées ou supprimées par le gestionnaire de l'emprise où elles sont implantées sans accord préalable et écrit du propriétaire de l'installation. En cas d'accord, les parties s'entendent sur la nature et les coûts de mise en œuvre d'éventuelles mesures compensatoires.

En outre, dans le respect des contraintes imposées par l'exploitation commerciale des installations, Bordeaux Métropole garantit à SNCF Réseau le droit d'accéder à ses installations situées sur le domaine tramway, notamment à fins de travaux, de maintenance ou de renouvellement. Toute intervention de SNCF Réseau sur le domaine tramway fera l'objet d'une information préalable à Bordeaux Métropole. Les procédures sont décrites dans la Directive Commune de Maintenance de l'infrastructure entre le mainteneur du RFN et Bordeaux Métropole.

Les servitudes d'implantation et d'accès ainsi instituées ne donnent lieu, en tant que telles, à aucune compensation financière entre les parties.

Cependant, chaque partie prend en charge les coûts qui seraient liés à la création de nouvelles implantations ou nouveaux accès, les frais étant partagés lorsque la création répond à des besoins partagés.

Les servitudes consenties par Bordeaux Métropole au profit de SNCF Réseau sont localisées :

- aux quatre PN y compris dans les zones d'annonces des quatre PN depuis la première zone de continuité (zone support des détecteurs d'annonce),
- au poste d'aiguillage de la Vache,
- sur la section de ligne entre le poste d'aiguillage de La Vache et l'ouvrage dénivelé de Beyerman pour les passages de câbles,
- sous l'ouvrage dénivelé de Beyerman,
- dans la zone industrielle de Campilleau à Bruges,
- au niveau de la sous-station du RFN (nord des jalles),
- à l'entrée de la station tramway de Blanquefort,

PROJET

- pour mémoire, des servitudes pour maintenance des installations « tiers » sont listées en annexe de la convention « transfert de gestion ».

Dans l'hypothèse où une nouvelle servitude serait nécessaire, les parties s'engagent à se concerter en vue de l'ajouter à celles indiquées ci-dessus.

En annexe 1 à la présente convention sont schématisées sur un plan de situation les servitudes et aménagements permettant à SNCF Réseau le bon déroulement de ses missions de maintenance sur ses installations propres à partir du domaine tramway. Ces aménagements sont détaillés dans la Directive Commune de Maintenance.

CHAPITRE III : DOCUMENTS COMMUNS, PRINCIPES ET MODALITES D'EXERCICE DES RESPONSABILITES DE MAINTENANCE, D'INVESTISSEMENTS ET D'EXPLOITATION

La maintenance des installations du RFN est réalisée par l'Infrapôle Aquitaine.
L'exploitation des lignes du RFN est gérée par l'Établissement Infra Circulation (EIC) d'Aquitaine Poitou Charente.

Bordeaux Métropole est propriétaire et autorité organisatrice des transports urbains d'un réseau multimodal de transports urbains. Ce réseau dessert les vingt-huit communes de Bordeaux Métropole. Il comprend des lignes de bus régulières, des lignes de tramway, des services de navettes fluviales, des vélos en libre-service, et des parcs relais.

L'extension de la ligne C vers la gare de Blanquefort fait partie de la troisième phase d'extension du tramway du réseau de transports urbain de Bordeaux Métropole.

Ce réseau porte le nom d'une marque : Transports de Bordeaux Métropole (TBM).

Bordeaux Métropole a signé, le 19 novembre 2014, une convention de délégation de service public des transports urbains de la Métropole. Le titulaire de cette convention est la société Keolis Bordeaux Métropole (KBM).
La convention a été notifiée le 1er janvier 2015 et présente une durée de huit ans à compter de cette date ».
Ce délégataire est chargé de la maintenance et de l'exploitation de la ligne C.

Celui-ci peut être conduit à faire appel à des entreprises sous-traitantes afin de réaliser une partie de ses prestations ou interventions.

ARTICLE 12 - Organisation de la maintenance

La mise en œuvre de la ligne du tramway jumelée avec celle du RFN induit, au droit de certaines interfaces, l'ajout d'installations supplémentaires dans le périmètre de maintenance de SNCF Réseau et par voie de conséquence de charges supplémentaires. Ces charges concernent les quatre passages à niveau communs.

Les dispositions financières associées à ces charges supplémentaires sont définies au chapitre VIII ci-après. Pour cela, un ou des contrats de prestations seront établis entre les parties pendant toute la durée de la présente convention.

Au sens du présent chapitre, le terme maintenance comprend la surveillance, l'entretien et le renouvellement des installations.

PROJET

12.1 – Principe de répartition de la maintenance

Chacune des parties est responsable envers l'autre de la maintenance des installations dont elle est propriétaire, et ce, y compris les installations appartenant à une partie situées dans les emprises de l'autre partie. Il est précisé que ce cas ne concerne que SNCF Réseau au titre des installations d'interface définies à l'article 11 de la présente convention, aucune installation propriété de Bordeaux Métropole n'étant implantée dans le domaine de SNCF Réseau uniquement affecté au transport ferroviaire de SNCF Réseau.

Les installations d'interface propriété de SNCF Réseau mais situées sur le domaine tramway, sont en conséquence maintenues par SNCF Réseau et sont intégralement sous sa responsabilité.

Chacune des parties garantit, en ce qui la concerne, la bonne application de ce principe de répartition de la maintenance.

Toute intervention de Bordeaux Métropole sur la voie tramway à l'intérieur du périmètre des annonces des PN, sur un équipement qui pourrait impacter le fonctionnement du PN nécessite une coordination préalable entre les parties à l'initiative de Bordeaux Métropole et notamment en cas de besoin de dépose du platelage (ex. maintenance de la géométrie de la voie, remplacement de rails). Bordeaux Métropole se concerte avec SNCF Réseau en temps utile sur les conditions d'intervention conformément aux directives communes.

Une Directive Commune de Maintenance, établie en déclinaison de la présente convention, définit les modalités d'intervention des deux parties, notamment :

- par convention spécifique, pour la programmation technique et financière de travaux d'intérêt commun ou de la mutualisation de services, notamment pour ceux des éléments d'infrastructure (voie, système passage à niveau…) ou de systèmes d'exploitation (contrôle-commande…) pour lesquels une gestion coordonnée apparaît fonctionnellement et économiquement intéressante pour les deux parties,
- dans le cadre des servitudes instituées par l'article 11.6 de la présente convention, la préparation et la réalisation de travaux ou d'opérations de maintenance sur les installations d'interface telles que définies à l'article 11 ci-dessus,
  Chaque partie informera l'autre des prévisions de travaux ayant un impact sur la capacité logistique de chacun. Les gestionnaires coordonneront leurs travaux et les périodes d'interruption de circulation,
- l'ensemble des règles de gestion des installations ferroviaires situées aux interfaces des deux réseaux,
- pour la gestion concertée des périodes de travaux, la mise en sécurité des installations, la rétention des circulations pendant les travaux.

Cette Directive Commune de Maintenance est validée et signée par les deux mainteneurs et renvoie vers des consignes spécifiques à chaque partie qui sont dûment modifiées, pour ce qui concerne SNCF Réseau afin de tenir compte des spécificités liées à la construction et la mise en exploitation de la ligne C.

12.2 – Installations maintenues par SNCF Réseau aux interfaces

Le schéma de principe des passages à niveau de l'annexe 3 permet de visualiser la répartition des installations à charge de SNCF Réseau et dont l'objectif est purement didactique.

PROJET

L'ensemble des installations aux passages à niveau, propriété de SNCF Réseau, décrites dans l'article 11.1.1 ci-dessus sont entretenues par elle pour le compte des deux parties.

12.3 – Installations maintenues par Bordeaux Métropole aux interfaces

L'ensemble des installations décrites aux articles 11.1.2, et de 11.2 à 11.6 ci-dessus sont propriétés de Bordeaux Métropole et sont entretenus par elle.

Pour mémoire, la signalisation avancée des passages à niveau est du ressort du gestionnaire de la voirie routière. Toutefois, lors des visites règlementaires aux passages à niveau, SNCF Réseau est tenue de constater son état et, en cas d'irrégularité constatée pour le compte des parties, de saisir le gestionnaire de voirie routière et/ou Bordeaux Métropole pour la part qui leur échoit.

ARTICLE 13 - Organisation de l'exploitation

La construction de l'extension de la ligne C vers la gare de Blanquefort prévoit l'exploitation d'un tramway le long de la ligne du Médoc (584 000) du RFN sur la section de ligne circulée ligne C – RFN et sur la section non circulée de ligne C depuis Cracovie jusqu'à l'ouvrage de Beyerman.

La cohabitation des deux modes d'exploitation implique un traitement rigoureux des interfaces pour pouvoir assurer une exploitation dans des conditions de sécurité optimales pour l'ensemble des acteurs.

Une clôture séparatrice est installée afin de séparer les circulations ferroviaires des circulations tramways.

Ce paragraphe décrit les modalités d'exploitation entre le domaine RFN et le domaine tramway, plus particulièrement vis-à-vis des incidents de circulation sur la section de ligne C-RFN. Les caractéristiques complètes de la gestion des incidents sont détaillées dans la Directive Commune d'Exploitation et la Directive Commune Dérangements de passage à niveau.

13.1 – Exploitation générale de la voie du RFN

Les prescriptions en terme d'exploitation et les conditions de circulation des trains de la ligne du RFN « Bordeaux Saint Jean – Blanquefort » et « Hourcade – Blanquefort » sont décrites dans le document des renseignements technique RT 4037A. A titre d'information, la vitesse des trains voyageurs et FRET de la section de ligne C-RFN est respectivement de 90km/h et 70km/h.

La ligne du RFN est une ligne à période de fermeture déterminée par les besoins de circulation.

Actuellement, 30 TER en moyenne circulent sur la section de ligne C-RFN chaque jour.
Il est prévu environ 42 TER pour fin de l'année 2016 dans le cadre de l'opération du triangle des échoppes, hors circulation FRET.

13.2 – Exploitation générale de la voie Tramway

La grille d'exploitation de la ligne C prévoit jusqu'à 152 tramways/jour.
La vitesse des rames tramway sont :

- 70km/h au maximum en section courante,
- 40km/h au maximum au droit des passages à niveau.

PROJET

Les horaires de services sont : 5h jour j à 1h jour j+1.
La ligne C est une voie unique en section courante, entre la station La Vache et la station Gare de Blanquefort.
La ligne C est en voie double, entre la station Cracovie et la station La Vache.

Le poste de commande centralisé de l'ensemble du réseau est implanté à Bordeaux Bastide. Il est en fonctionnement 24h/24h et 365j/365j.

13.3 – Modalité d'interface entre les deux exploitants

La Directive Commune Exploitation et la Directive Commune Dérangements de passage à niveau décrivent les modalités d'interface entre l'exploitant RFN et l'exploitant de la ligne C, plus particulièrement vis-à-vis des incidents de circulation sur la section de ligne C-RFN. Ces directives sont déclinées en textes opérationnels internes propres à chaque exploitant.

Pour répondre au besoin d'exploitation de la ligne C, une liaison permanente est assurée entre les deux exploitants et ce sur la plage d'exploitation du tramway.

Pour cela, une liaison téléphonique directe et dédiée est établie entre le poste d'aiguillage de La Vache et le PCC tramway.

Les échanges d'informations entre les deux exploitants sont assurés par le poste d'aiguillage de La Vache et par le PCC tramway, via cette liaison directe. En dehors des heures d'ouverture du poste de La Vache, les appels du PCC tramway sont redirigés directement vers le PCD de Bordeaux qui reprend la mission d'interface du poste de La Vache pour la plage d'exploitation du tramway.
En cas de dérangement de la liaison directe, il y a lieu d'utiliser le réseau Télécom externe.

Les deux réseaux sont gérés selon deux configurations d'exploitation : l'exploitation en mode nominal et l'exploitation en cas d'incident.

13.3.1 Exploitation en mode nominal

En mode nominal, chaque exploitant gère son réseau selon ses propres règles d'exploitation en vigueur.

13.3.2 Exploitation en cas d'incident

Le principe retenu est l'information réciproque dès qu'une situation est connue et qu'elle est susceptible de conduire a minima à une présomption de danger sur l'un des réseaux.

Les échanges d'information sont retranscrits par écrit (prise en attachement) par chaque exploitant sur un document propre à chaque entité.

Dès la connaissance de la présence d'un obstacle ou d'un danger réel ou présumé sur l'un des réseaux, chaque exploitant applique la Directive Commune Exploitation et les mesures qui lui sont propres.

Pour chaque cas, il est détaillé dans lesdites directives, les mesures de protection immédiates, les conditions de reprise avec ou sans restriction de circulation ainsi que les mesures à prendre jusqu'au rétablissement de la situation nominale.

13.4 – Évolution de l'exploitation de la voie Tramway ou de la voie RFN

Chaque partie est libre de faire évoluer la grille d'exploitation de son système de transport ainsi que les modalités de son exploitation.

PROJET

Pour Bordeaux Métropole, en fonction de la demande en voyageurs, l'offre tramways pourrait être adaptée.
Pour SNCF Réseau, en relation avec la région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes et les entreprises, l'offre TER et l'offre FRET sont susceptibles d'évoluer.
De la même manière, les centres de gestion d'exploitation de Bordeaux Métropole et de SNCF Réseau peuvent faire l'objet de modification d'organisation.

Chaque partie a le devoir d'informer l'autre partie des évolutions jugées significatives par rapport à la situation d'exploitation mise en œuvre à la date de signature de la présente convention.

Les parties devront alors se réunir et étudier le cas échéant les modifications techniques, organisationnelles et financières à apporter au présent document pour répondre aux nouveaux besoins d'exploitation.

ARTICLE 14 - Formation des agents

Bordeaux Métropole et SNCF Réseau s'engagent à former leurs agents respectifs sur la coexistence des deux réseaux. Un recyclage de formation, dont la fréquence est à définir par chaque partie, sous sa responsabilité, est à prévoir.

CHAPITRE IV : TRAVAUX DE MODIFICATION DES INSTALLATIONS

ARTICLE 15 – Principe des travaux

Tous travaux modifiant les installations fixes seront entrepris sous la maîtrise d'ouvrage du propriétaire des installations.

A l'exception des investissements nécessaires et identifiés dans la présente convention, le demandeur de l'investissement en assumera l'intégralité des coûts financiers.

Les deux parties conviennent de s'échanger les informations relatives aux modifications substantielles de la consistance des installations de leurs réseaux respectifs, ou des modifications substantielles des procédures et ce dès les phases études, dès lors qu'elles peuvent avoir une influence sur la gestion du réseau voisin, telles qu'une modification de l'électrification, modification des plans de voies, modification des systèmes de contrôle-commande ou de signalisation ou sur les procédures d'exploitation pouvant dépendre de la ou des consignes communes.

ARTICLE 16 – Organisation des travaux de renouvellement ou d'investissement

Par travaux d'investissement, il est entendu tous travaux sortant du cadre de la maintenance courante définie aux articles 12.2 et 12.3 ci-avant. Les travaux de renouvellement sont des travaux d'investissement ayant pour objectif de remplacer une partie des constituants de l'infrastructure, sur une portion de ligne donnée, par des constituants neufs, mais fonctionnellement équivalents. Les travaux importants sur un réseau qui ont des conséquences sur la circulation de l'autre réseau doivent faire l'objet d'une concertation préalable de sorte à minimiser la gêne occasionnée à l'exploitation. Chaque partie s'engage à fournir à l'autre toute information demandée dans un esprit de coopération et de concertation.

Ces travaux devront faire l'objet d'un accord formel entre les parties et chaque projet d'investissement concernant des points communs aux deux réseaux fera l'objet de discussions spécifiques pour la répartition du montant des investissements y compris éventuelles pertes d'exploitation. Les modalités de réalisation résultant de ces négociations seront précisées dans une convention de financement ad hoc.

PROJET

Les parties s'engagent en outre à échanger toutes les informations d'ordre général pouvant impacter l'activité de l'autre (évolution du trafic, prévisions de travaux, …) en temps utile.

Lors des instances de concertation, les prévisions de travaux au cours des cinq prochaines années seront abordées de façon à les planifier dans les outils de chaque partie et afin de respecter les processus de programmation ad hoc.

Le processus de réservation de capacité pour travaux sera décrit dans la Directive Commune de Maintenance, établie entre Bordeaux Métropole et SNCF Réseau.

CHAPITRE V : REGLES DE RESPONSABILITE ET DE REGLEMENT DES LITIGES

ARTICLE 17 – Règles de Responsabilité

17.1 - Responsabilité des parties

Chaque partie sera tenue pour responsable des dommages matériels de toute nature causés à l'autre ou à un tiers, à leurs biens, leurs préposés, et résultant d'un défaut ou du fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire dont il est propriétaire qu'elle soit sur son domaine ou sur celui de l'autre gestionnaire, d'une faute dans la gestion de cette infrastructure, d'une faute dans l'exécution d'une prestation pour le compte de l'autre mise expressément à sa charge ou, de manière plus générale, d'une faute résultant de l'exercice de ses activités.

Il est entendu entre les parties que les préjudices immatériels, y compris les éventuels troubles d'exploitation et pertes d'exploitation associées en cas de sinistre sur les installations PN décrites à l'article 11.1 ne donnent pas lieu à indemnisation entre les parties et ce par dérogation à l'article 4.4 de la convention transfert de gestion.

Au cas où l'inobservation de l'une quelconque de ses obligations par l'une des parties, engagerait la responsabilité de l'autre vis-à-vis d'un tiers (tel un riverain ou une entreprise ferroviaire), la partie fautive s'engage à garantir l'autre partie contre tout recours intenté par des tiers.

17.2 - Dommages causés par un tiers identifié ou origine connue

Chaque partie fera son affaire personnelle des dommages subis et trouvant leur origine dans le fait d'un tiers identifié.

Dans le cas d'un sinistre avec dommage matériel dont l'origine est connue, le responsable de l'origine indemnise l'intégralité des réparations et des pertes d'exploitation. Chaque partie transmettra les montants des dommages via leurs assurances que le tiers ou le responsable de l'origine devra indemniser.

17.3 - Dommages causés par un tiers non identifié ou dont l'origine est inconnue:

Dans le cas d'un sinistre sur les installations PN décrites à l'article 11.1 dont l'origine est inconnue ou du fait d'un tiers non identifié, les réparations sont partagées par moitié entre Bordeaux Métropole et SNCF Réseau.

Dans ce cas, les éventuelles pertes d'exploitation ne seront pas facturables à l'une ou l'autre des parties. Chaque partie fera son affaire de ses pertes d'exploitation.
Dans le cas d'un sinistre sur les installations d'interface de l'article 11 hors installations PN, chaque partie fera son affaire des dommages et réparations afférentes.

PROJET

17.4 Dommages occasionnés par un cas de force majeure:

Tout sinistre trouvant son origine dans un cas de force majeure est exonératoire de responsabilité. Constitue une force majeure, tout évènement extérieur aux parties imprévisible dans sa survenance, et irrésistible dans ses effets. Au sens de la présente convention, le fait de grève constitue un cas de force majeure.

ARTICLE 18 – Différends entre les parties

18.1 - Règlements des différends

Aucune des parties ne peut soumettre aux tribunaux un différend, né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la convention, 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 fait obstacle à l'exercice par l'une ou l'autre partie de ses droits de recours.

Ce délai est mis à profit en vue de chercher un règlement amiable du différend qui les oppose.

18.2 - Tribunaux compétents

Dans le cas où le litige né entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole n'aurait pas été réglé selon les modalités amiables ci-dessus, le tribunal compétent est le Tribunal Administratif de Bordeaux, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence.

CHAPITRE VI : COORDINATION ENTRE LES PARTIES

ARTICLE 19 – Retour d'expérience

Des échanges d'informations et des actions/recommandations sont à réaliser lors des réunions de l'instance de concertation, ainsi qu'à chaque évènement le nécessitant.
Pour suivre et améliorer la sécurité et la qualité du service, il est nécessaire que les incidents ainsi que toute difficulté survenue soient recensés et analysés. A cet effet, un répertoire doit consigner tous les évènements et être tracé par chaque partie.
Ces analyses doivent permettre de déterminer des actions préventives et/ou correctives propres à éviter le retour ou l'apparition de dysfonctionnements.

ARTICLE 20 – Instances de concertation

La présente convention institue une instance de concertation au plan local entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole composée, a minima, d'un représentant pour la maintenance et d'un représentant pour l'exploitation de chaque partie. Cette instance se réunira au moins deux fois par an les deux premières années d'exploitation afin de s'assurer de la bonne exécution de la présente convention. Ensuite, la fréquence de réunion de cette instance sera adaptée en accord entre les parties a minima une fois par an.

Lors de ces instances, le bilan de l'année écoulée sera abordé en matière d'exploitation et de maintenance. Le programme des travaux au cours des années N+1 à N+5 suivantes sera partagé et une analyse des incidents ou des difficultés rencontrées liées à la coexistence des deux réseaux seront abordées.

Cette instance pourra en tant que de besoin auditionner des experts ou quiconque qui aurait à connaître du fonctionnement du réseau ferroviaire et du réseau tramway.

PROJET

CHAPITRE VII : EVOLUTION DE LA CONVENTION ET DE SES ANNEXES

ARTICLE 21 – Evolutions

Toute modification du corps de la présente convention doit s'effectuer par voie d'avenant. Toutefois, les annexes 6, 7 et 8 à la présente convention peuvent être modifiées par simple échange de lettre entre les personnes ayant qualité pour les signer.

CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 22 – Financement

22.1 - Maintenance des passages à niveau

La création de la section de ligne C – RFN jumelant les plateformes du RFN et de la ligne C crée des installations nouvelles, imbriquées, et induit des charges supplémentaires devant nécessairement être prises en compte par SNCF Réseau en tant que propriétaire et mainteneur du RFN. SNCF Réseau a un rôle de gestionnaire des passages à niveau et en assure intégralement la maintenance et la sécurité.

De ce fait, il est convenu entre les parties que les passages à niveau deviennent des passages à niveau communs et que les charges liées aux opérations de maintenance sur ces installations communes sont partagées entre les parties.

Il est entendu par charges non seulement les travaux mais aussi l'ensemble des tâches devant être réalisés par SNCF Réseau dans le cadre de la maintenance des passages à niveau y compris la gestion de stocks de matériel, la gestion administrative, l'organisation et l'encadrement des chantiers et frais de structure.

22.1.1 Répartition des charges SNCF Réseau de maintenance des PN :

La répartition des charges est entendue de la façon suivante :

- Pour la surveillance, l'entretien préventif systématique et les menues réparations qui en découlent (exemple : changement de menu matériel hors tolérances découvert lors des visites ou opérations de maintenance) une répartition à 50% d'un forfait annuel de maintenance préventive pour chaque gestionnaire est retenue. Ces prestations comprennent les éventuelles interventions de l'exploitation de Bordeaux Métropole en accompagnement des équipes SNCF Réseau.
- Pour les travaux d'investissement qui seraient nécessaires sur les installations électriques PN, (ex remplacement de mécanisme, renouvellement des PN…), une répartition à 50% pour chaque gestionnaire est retenue hors feu tramway.
- Pour les travaux d'investissements sur les autres équipements des passages à niveau comme énumérés à l'article 11.1, chaque partie assume 100% de ces charges sur son périmètre de gestion.
- Pour les sinistres : voir article 17 ci-dessus.

22.1.2 Modalités contractuelles

Un contrat pluriannuel de 5 ans entre SNCF-Réseaux et Bordeaux Métropole portera sur les prestations de maintenance systématique dite préventive, relevant de la surveillance et de

PROJET

l'entretien courant. A titre indicatif, le montant total de la maintenance préventive, couvrant les 4 passages à niveau, pour la première année pleine (2017) est évalué à 29 000 € HT aux conditions économiques de janvier 2016. Comme définit ci-dessus, ce montant est pris en charge par moitié par Bordeaux Métropole. Ce montant est révisable chaque année selon les modalités définies dans le contrat pour la fourniture d'une prestation de maintenance Préventive Systématique ci-joint en annexe 4. Ce montant sera revu à la fin de la dernière année comptable du contrat en vigueur en fonction des coûts réels constatés par les parties. A ce titre, SNCF Réseau présentera aux instances de gouvernance (article 20), un bilan de la maintenance de la période écoulée et des prévisions de dépenses des années N+1 à N+5 en fonction du vieillissement du matériel et de sa durée de vie.

En annexe 4, est présenté un contrat pluriannuel de maintenance.
Pour les autres travaux, y compris ceux consécutifs à un incident d'exploitation ou à un sinistre, un contrat spécifique sera établi entre les parties afin de faire partager les charges entre les parties selon les principes de répartition à l'art 12.1 ci-dessus.

22.2 - Exploitation

Un contrat pluriannuel de 5 ans entre SNCF-Réseaux et Bordeaux Métropole portera sur les prestations d'exploitation pour la mobilisation des ressources nécessaires à la gestion des circulations, le traitement des incidents et la gestion du contrat. A titre indicatif, le montant des prestations d'exploitation, pour la première année pleine (2017) est évalué à 35 000 € HT aux conditions économiques de janvier 2016 pris en charge intégralement par Bordeaux Métropole. Ce montant est révisable chaque année selon les modalités définies dans le contrat pour la fourniture de prestations d'exploitation ci-joint en annexe 5. Ce montant sera revu à la fin de la dernière année comptable du contrat en vigueur en fonction des coûts réels constatés par les parties. A ce titre, SNCF Réseau présentera aux instances de gouvernance (article 20), un bilan de la période écoulée et des prévisions de dépenses des années N+1 à N+5.

Le calcul de ce montant a pris pour base les conditions d'exploitation décrites aux articles 13.1 et 13.2.

En annexe 5, est présenté un contrat pluriannuel d'exploitation.

ARTICLE 23 – Modalités de paiement

La facturation des prestations préventives est prévue chaque année en une seule fois.
La facturation de prestation de maintenance ponctuelle se fera après chaque prestation de maintenance curative, suite à l'évènement ou l'incident si le montant de la prestation ponctuelle est supérieur à 1000€. Cette facturation est basée sur la rédaction d'un contrat spécifique et la présentation d'un décompte.
Si le montant de cette prestation ponctuelle est inférieur à 1000€, le bilan de toutes ces prestations de faible montant sera effectué en fin d'année afin d'être régularisé en une seule fois.
Sauf dans le cas où elles sont définies dans des conventions particulières les prestations rendues par l'une des parties à l'autre sont facturées selon les modalités des contrats pluriannuels.

Fait en six exemplaires originaux, quatre exemplaires destinés à Bordeaux Métropole et deux exemplaires pour SNCF Réseau,

PROJET

Bordeaux, le

Pour SNCF Réseau:

Le Directeur Territorial
M. Alain Autruffe

Pour Bordeaux Métropole :

Le Président
M. Alain Juppé

PROJET

ANNEXES

Annexe 1 – plan de situation des deux réseaux

Annexe 2 – liste des équipements en interfaces de deux réseaux

Annexe 3 – schéma de principe de répartition pour la propriété des installations aux passages à niveau

Annexe 4 - contrat pluriannuel de maintenance

Annexe 5 – contrat pluriannuel d'exploitation

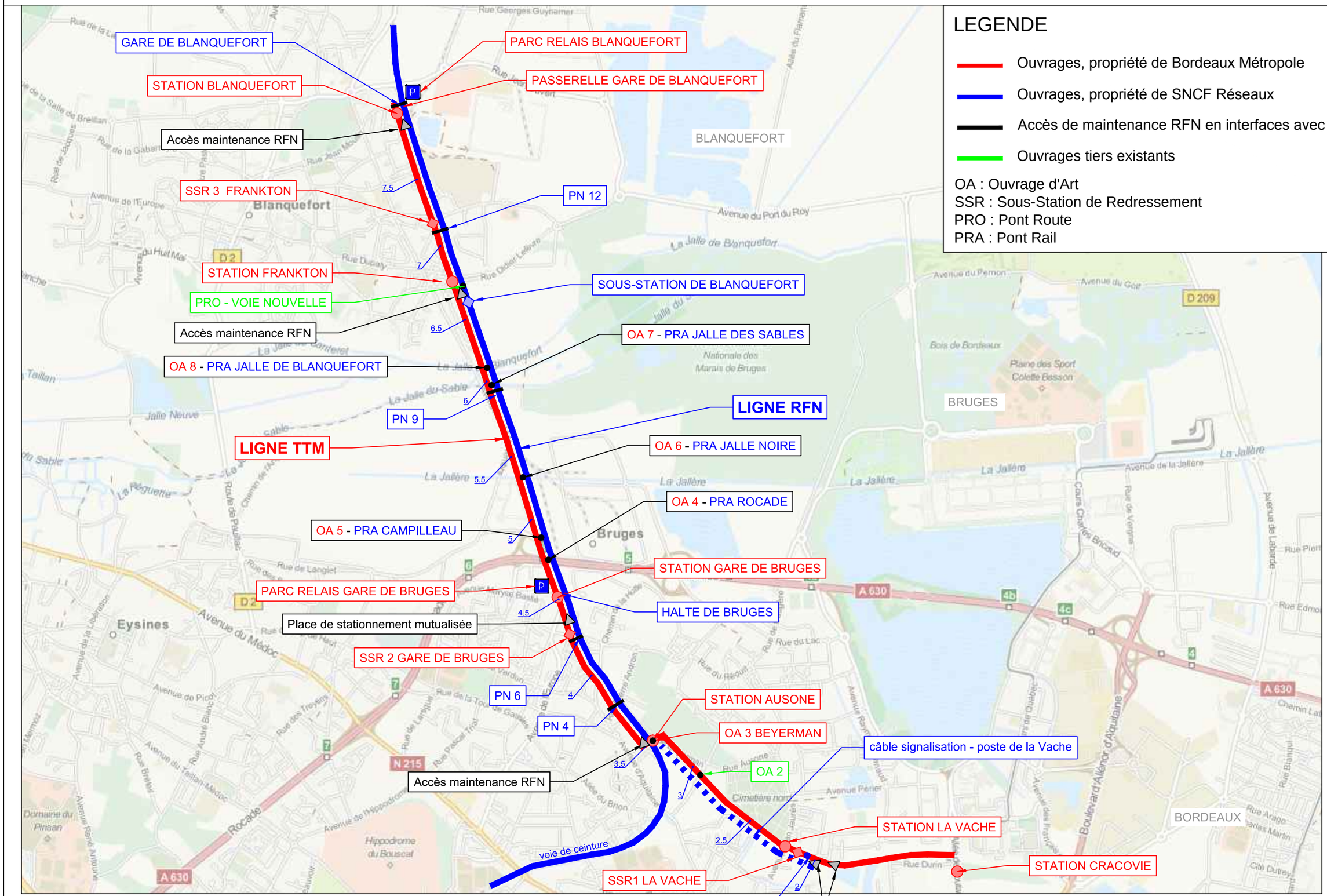
Annexe 6 – Directive Commune Exploitation

Annexe 7 – Directive Commune Dérangements de passage à niveau

Annexe 8 - Directive Commune Maintenance

PROJET

EXTENSION DE LA LIGNE C JUSQU'A BLANQUEFORT
PLAN DE SITUATION



LEGENDE

- Ouvrages, propriété de Bordeaux Métropole
- Ouvrages, propriété de SNCF Réseaux
- Accès de maintenance RFN en interfaces avec la voie Tramway
- Ouvrages tiers existants

OA : Ouvrage d'Art
SSR : Sous-Station de Redressement
PRO : Pont Route
PRA : Pont Rail

Interfaces entre la ligne C du Tramway et le RFN Projet : version du 18-05-2016 - S. NIELD

NOTA : l'objet du présent document consiste à faire un état précis des installations situées en interface et de déterminer la répartition des responsabilités/compétences de chaque gestionnaire dans le domaine de la maintenance

Interfaces Voie Tramway/RFN Domaine Maintenance

Identification d'éqpt. concerné	famille d'installation	Liste des installations	présence d'interface ?	(T)technique ou (P)procédures	gestionnaire responsable : proposition GT	traitement de l'interface - procédure d'intervention	commentaires (notes descriptives)
Armoire de signalisation du RFN et abri à accus	électrique	Equipements électriques situés dans l'armoire électrique du RFN	non	**T/P**	SNCF Réseau	L'interface physique se situe au niveau du coffret électrique d'interface	l'armoire électrique (guérite) contient l'ensemble des éléments et composants électriques/électroniques permettant le bon fonctionnement du passage à niveau et éventuellement d'autres systèmes électriques ferroviaires (circuits de voie, bloc) y compris l'arrivée de l'alimentation électrique ERDF, la liaison vers la terre, protections contre la foudre etc. nota : les plans techniques et les plans d'exécution sont rangés dans ces armoires
	électrique	Alimentations des installations électriques de signalisation entrant dans le périmètre des passages à niveau.	oui - in-directement	**P**	SNCF Réseau	En cas de coupure ERDF de longue durée, impossibilité de fournir les informations l'armoire Bordeaux Métropole sur les annonces, l'intégrité des barrières etc. Dans ce cas, le passage à niveau se mettra en dérangement.	Il s'agit de cas plutôt rares d'une coupure d'alimentation dépassant la durée d'alimentation des batteries d'accumulateurs. La charge des batteries d'accumulateurs est de 4h environ. L'alimentation des installations électriques est assurée pendant cette période. L'entretien des accumulateurs incombe à SNCF Réseau.
Armoire de signalisation Bordeaux Métropole	électrique	Permet de gérer, entre autres, les signaux nécessaires à l'exploitation ferroviaire Tramwayway.	non	**T**	Bordeaux Métropole	s/o	Pas d'interférence possible depuis l'armoire signalisaton de la Bordeaux Métropole car l'interface se situe sur un bornier où sont fournis de contacts secs uniquement via un coffret électrique d'interface (voir ci-après)
Coffret électrique d'interface	électrique	Coffret électrique avec un bornier permettant le raccordement de câbles qui sont raccordés d'une part dans l'armoire de signalisation SNCF et d'autre part dans l'armoire de signalisation Bordeaux Métropole.	oui	**T/P**	SNCF Réseau-Bordeaux Métropole	Les deux gestionnaires d'infrastructure auront accès à ce coffret électrique d'interface.	les deux GI pourront accéder à ce coffret.
Système d'annonce et de réarmement d'annonce - équipements électriques dits de campagne	électrique	Détecteurs sur la voie du Tramway (annonce et réarmement)	oui	**T**	SNCF Réseau	Ils sont entretenus par les agents de SNCF Réseau pour le compte de Bordeaux Métropole	détecteurs électroniques D39/D50
		Détecteurs sur la voie RFN	non		SNCF Réseau	s/o	
		Zone courte Tramway (pour mémoire)	oui	**T**	SNCF Réseau	Elle est entretenue par SNCF Réseau	La zone courte n'existera plus en tant que telle, mais sera une petite zone à ITE de la taille d'une zone courte classique
		Circuits de voie sur la voie Tramway intégrant les zones d'annonce des 4 PN	oui	**T**	SNCF Réseau	SNCF Réseau entretient ces installations pour le compte de Bordeaux Métropole et s'assure de leur bon fonctionnement. L'interface se situe en amont des connexions inductives (CI) au niveau du point de raccordement des câbles.	Les rails et les CI sont entretenus par Bordeaux Métropole, y compris les liaisons CI / rail. L'interface se fait au point de raccordement des câbles en amont des CI.
		Zone courte RFN	non	-	SNCF Réseau	s/o	
		voyants d'annonce	non	-	SNCF Réseau	s/o	Les voyants d'annonce permettent de voir, de l'extérieur, si l'annonce est déclenchée pour chaque voie. Sert notamment lors d'interventions ou en mode dégradé.

Identification d'éqpt. concerné	famille d'installation	Liste des installations	présence d'interface ?	(T)echnique ou (P)procédures	gestionnaire responsable : proposition GT	traitement de l'interface - procédure d'intervention	commentaires (notes descriptives)
Connexions inductives (CI)	électrique	CI situées sur la voie Tramway et dans l'une des zones d'annonce des PN.	oui	**T**	Bordeaux Métropole	les CI servent à l'acheminement du courant de retour traction. Leur entretien sera fait par Bordeaux Métropole. Interface au niveau du SDCP ou du SVM de raccordement des CI.	Sert à garantir le retour du courant de traction tout en empêchant les impulsions à tension élevée (le signal du circuit de voie) de se propager en dehors de leur zone propre. Lors des opérations de maintenance et en particulier en cas du débranchement d'une ou plusieurs CI, il est impératif que les deux mainteneurs soient présents. A la pose, SNCF Réseau doit être présent pour le réglage des circuits de voie.
Circuits de voie Tramway	électrique	il est précisé qu'il s'agit des circuits de voie Tramway à ITE situés sur la voie Tramway mais n'entrant pas dans les zones d'annonce des PN.	non	**T**	Bordeaux Métropole	les circuits de voie non communs aux annonces des PN sont gérés par Bordeaux Métropole y compris les CI.	Pas d'interface mais cohabitation des câbles dans les artères dans le secteur des PN.
Boitiers de commande manuelle	électrique	boitier de commutateurs de commande des signaux routiers	non	**P**	SNCF Réseau	procédure à définir pour la reprise de gardiennage - communication entre les divers entités.	Pour mémoire. organes de commande des passages à niveau permettant, lors d'interventions (travaux, incidents) à reprendre en local la commande des signaux routiers du passage à niveau. Ne sont accessibles ni au public ni aux personnels non habilités.
Câbles de raccordement des équipements et artères câbles	électrique	Câbles raccordant les zones courtes, les circuits de voie / connexions inductives et les détecteurs positionnés sur la voie du Tramwayway à l'armoire de signalisation (RFN)	oui	**T/P**	SNCF Réseau	les câbles reliant les zones et les détecteurs positionnés sur la voieTramway sont en partie posés dans le domaine du Tramwayway	il est entendu, ici, également les artères, caniveaux, passages sous voies
		Câbles raccordant les zones courtes et les détecteurs positionnés sur la voie RFN à l'armoire de signalisation. (pour mémoire)	non		SNCF Réseau	s/o	
		Câbles dits 'locaux' de commande des feux, sonneries, mécanismes.	oui	**T**	SNCF Réseau	passage de certains câbles dans le domaine de la Bordeaux Métropole. Les traversées sous voie sont mises à disposition et sont suffisamment dimensionnés.	ce sont des câbles dits "locaux" qui alimentent les feux, les sonneries et les mécanismes des barrières. Ils raccordent ces divers éléments à l'armoire de signalisation (RFN) qui comprend aussi les artères, caniveaux, passages sous voies
	électrique	- câble de signalisation reliant l'armoire SNCF Réseau au coffret électrique d'interface - câble de raccordement entre le coffret électrique d'interface et l'armoire électrique de Bordeaux Métropole	oui	**T**	- SNCF Réseau - Bordeaux Métropole	Chaque gestionnaire est responsable du câble reliant son armoire électrique au coffret d'interface jusqu'au bornier où ils sont épanouis.	
Equipements de la signalisation automatique du PN (SAL)	électrique	Comprend les feux clignotants (R24), les demi-barrières, les sonneries.	oui		SNCF Réseau	passage de câbles dans le domaine de Bordeaux Métropole.	
	électrique	barrières avec système de détection de bris intégré.	oui	**T**	SNCF Réseau	passage de câbles dans le domaine de Bordeaux Métropole. Fourniture de l'information à Bordeaux Métropole via le câble RFN/Bordeaux Métropole.	
	divers	armoire à agrès (banderoles, agrès, pétards...)	non		SNCF Réseau	s/o	pour information.
Signalisation lumineuse spécifique Tramwayway	électrique	Feu spécial Tramway + câblage + artères.	non	**P**	Bordeaux Métropole	Procédures définies dans les directives communes.	sans interface physique, SNCF Réseau fournit en revanche des informations permettant son fonctionnement.
Téléphones publics routiers + câblage	télécom	Un téléphone de chaque côté des voies, reliés au poste d'aiguillage le plus proche.	non		SNCF Réseau	pas d'interface physique puisque les usagers de la route sont connectés à un agent SNCF.	
Signalisation routière de position	signalisation routière	panneaux "défense de toucher aux lignes électriques", un train peut en cacher un autre etc.	non		SNCF Réseau	s/o	

Identification d'éqpt. concerné	famille d'installation	Liste des installations	présence d'interface ?	(T)echnique ou (P)rocédures	gestionnaire responsable : proposition GT	traitement de l'interface - procédure d'intervention	commentaires (notes descriptives)
signalisation routière avancée	signalisation routière	panneaux A7, J10 etc.	non		GI routier (SNCF)	s/o	pour mémoire.
liaisons téléphonique PCC Tramway/RFN	téléphonie	liaisons téléphoniques entre les postes RFN/Bordeaux Métropole	oui	P	Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole est responsable de l'intégrité de la ligne téléphonique	
caténaire - LAC	équipements de traction électrique	ligne du Tramway (750V CC) et ligne RFN (1500V CC)	non	P	SNCF Réseau/Bordeaux Métropole	procédure pour les interventions de chacun fonction de la distance entre conducteurs sous tension de chaque ligne	les entrevoies sont variables. mesures particulières (techniques, sécurité) à prendre au vu de la proximité de deux alimentations électriques à des tensions différentes ?
traversées routières (chaussées)	voirie routière	platelage, raccordements de voirie, chaussées, bandes blanches axiale et latérales	oui	P	SNCF Réseau / Bordeaux Métropole	Il est convenu que chaque gestionnaire s'occupe de son platelage et de la signalisation au sol.	Coordination à prévoir pour travaux nécessitant démontage/remontage de platelage + contrôle post travaux nécessaire
Constituants des voies ferrées	voie ferrée	voie ferrée Tramway : plateforme et châssis de voie	non	P	Bordeaux Métropole	pour mémoire - l'ensemble des constituants de la voie appartient et est géré par Bordeaux Métropole.	
Clôtures règlementaires PN	abords	il s'agit des clôtures aux 4 quadrants de chaque passage à niveau comme prévues par la règlementation	non		SNCF Réseau		Pour mémoire la clôtures séparatrice est entretenue par Bordeaux Métropole
Clôture séparatrice	abords	il s'agit de la clôture posée à l'entrevoie entre les deux réseaux	non	T	Bordeaux Métropole	appartient à Bordeaux Métropole et est entretenue par lui	
Entretien de terrains	abords	Débroussaillage, dégagement de la visibilité etc. Répartition de gestion selon le découpage parcellaire (cf. plan emprise du transfert de gestion).	non		SNCF Réseau-Bordeaux Métropole	chacun pour ce qui le concerne	Respect de la directive de maintenance commune pour tout travail étant susceptible à faire engager la zone dangereuse (Tramway ou RFN) aux agents d'entretien.
Jumelage des plateformes	maintenance (tous corps de métier)	Déterminer les conditions d'intervention du personnel de chaque entité pour prévenir contre les risques ferroviaires	oui	P	SNCF Réseau-Bordeaux Métropole	Procédures prises en compte par les directives communes	La convention de répartition et de gestion Bordeaux Métropole/SNCF-Réseau définit les grands principes et la directive commune de maintenance fixe les conditions d'intervention.
Jumelage des plateformes	Plateforme	Plateformes jumelées, OT.	oui	P	SNCF Réseau-Bordeaux Métropole	les modalités d'entretien sont décrites dans les directives communes annexées à la convention de répartition et de gestion.	

Principe de répartition de la gestion des installations électriques aux PN situés aux interfaces RFN-ligne C

Connexions inductives

Armoires électriques RFN

Armoire de signalisation RFN

Abris à accus

Boitier de commande CSR et voyants d'annonce

SAL : Feux, sonneries, ½ barrières

CI

Voie RFN

Détecteurs d'annonce

Zone « courte » à ITE

Passages sous voies

Détecteurs d'annonce

Voie Tram

Câbles locaux pour détecteurs et CdV

Feu tramway

Armoire BM

Coffret électrique d'interface

Détecteurs électroniques

Légende

- Responsabilité SNCF Réseau / Bordeaux Métropole
- Détecteurs électroniques
- Câbles
- Feux tramway (bleu-triangle jaune)
- Platelage passage à niveau et raccordements de voirie
- Zone courte (s'étend sur 50m environ)
- Joints isolants collés + connexions inductives (CI)
- Feux routiers PN
- SDCP / SVM (raccordements)
- Téléphone de type autoroute

Version du 31III16 – S. NIELD AM&T APC (dernières modifications de forme)

IMPORTANT : ce schéma ne traite que les installations techniques des passages à niveau et les objectifs de ce document sont purement didactiques.
Le schéma de principe ci-dessus ne se substitue en aucun cas aux plans techniques décrivant le fonctionnement des 4 passages à niveau.

Contrat pour la fourniture d'une prestation de maintenance Préventive Systématique

Extension ligne C du tramway

Cahier des clauses et des conditions particulières

Entre

SNCF Réseau, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège social est 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001-93418 La Plaine Saint Denis Cedex, identifiée à la TVA Intracommunautaire sous le n° FR.73.412.280.737, ci-après désignée « SNCF Réseau » ou « le prestataire »

d'une part,

et

Bordeaux Métropole, dont le siège est situé à l'Esplanade Charles-de-Gaulle à Bordeaux (Gironde), identifiée à la TVA Intracommunautaire sous le n° FR.16.243.300.316, ci-après désignée "le client"

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

1. Objet du contrat

Le présent document « clauses et conditions particulières » (dénommé « CCP ») précise les conditions particulières relatives à la fourniture des prestations de maintenance définies ci-après.

Le contrat de fourniture des prestations est constitué du présent document et des « conditions générales de vente » (dénommées « CGV » dans le présent document).

L'ordre de priorité d'application des documents est le suivant (ordre de priorité décroissant) :

- Convention de répartition et de gestion relative aux infrastructures de l'extension ligne C du tramway et de la ligne RFN 584 000,
- CCP,
- CGV.

Les bons de commandes qui seront, les cas échéant, émis par le Client et acceptés par SNCF Réseau auront dans tous les cas une force contractuelle inferieure à ces deux documents qui prévaudront en cas de contradiction.

Par la signature du présent document, le client reconnaît :
- Avoir pris connaissance et accepté les termes du présent contrat;
- Avoir pris connaissance et accepté les termes des conditions générales de vente applicables aux prestations réalisées par la direction d'affaires SNCF-Entrepreneur de la Direction de la Production de SNCF Réseau.

2. Identification de la prestation

Le présent contrat a pour objet la réalisation d'un ensemble de prestations dite Maintenance Préventive Systématique ligne C (MPS ligne C).

3. Durée de la prestation

La prestation est prévue pour durer du 30/10/16 au 31/12/2021.

4. Cahier des charges

4.1 Objet de la prestation

Les prestations MPS extension ligne C consistent en la réalisation de l'ensemble des travaux de surveillance et de Maintenance Préventive Systématique qui sont nécessaires pour assurer le fonctionnement nominal, en toute sécurité, des 4 passages à niveau communs aux infrastructures de transport ligne C et de la ligne 584 000 du RFN dite ligne du Médoc. Cette prestation comprend :

- les visites règlementaires des 4 passages à niveau,
- les vérifications de côtes et du fonctionnement des installations électriques,
- le remplacement en MPS du menu matériel nécessaire au bon fonctionnement du passage à niveau et au respect des normes techniques et de sécurité en vigueur,
- une provision pour la fourniture annuelle de ½ barrières de rechange,
- la relève de dérangements courants des installations.

4.2 Planning prévisionnel

Les modalités d'intervention et les procédures de travail et consignes de sécurité pour travailler sur les voies ou aux abords des voies ferrées de l'extension de la ligne C du tramway sont définis dans la directive commune maintenance en vigueur. Les interventions, au titre de ce présent contrat, sont planifiées en respect de cette directive commune de maintenance et des règles de l'art en la matière.

4.3 Modalités de modification ou d'annulation de commande

Les modifications ou annulations de prestations auront lieu dans le strict respect de l'article 7 des CGV et seront dans ce cas transmises aux entités concernées aux coordonnées suivantes :

En cas de demande par SNCF Réseau	A l'attention de Nicolas FONTAINE Par mail à l'adresse suivante : nfontaine@bordeaux-metropole.fr
En cas de demande par le client	A l'attention de Christophe SIMON Dirigeant de l'UP SEG Nord Aquitaine Par courriel à christophe.simon@reseau.sncf.fr Avec copie à Nicolas KUNTZ Assistant Maintenance de l'UP SEG Nord Aquitaine Par courriel à nicolas.kuntz@reseau.sncf.fr

4.4 Prix

Pour l'ensemble des prestations détaillées ci-dessus, la rémunération annuelle de SNCF Réseau prise en charge par Bordeaux Métropole est de 14 500 € HT (quatorze mille cinq cents euros hors taxes) aux conditions économiques de janvier 2016 décomposée comme suit :

Prestations	Montant € HT
Surveillance règlementaire des installations : visites règlementaires périodiques. Contrôle du fonctionnement et de l'intégrité des passages à niveau.	2300 €
Entretien Préventif Systématique des installations électriques	12 100 €
Achat matières pour l'entretien préventif systématique des installations	7 000 €
Installations autres – Entretien Préventif Systématique de la signalisation de position, clôtures, de la végétation	2 000 €
Gestion contractuelle	1500 €
Relève de dérangements courant	4 100 €
Montant global annuel MPS extension ligne C	29 000 €
Montant global annuel à charge de Bordeaux Métropole *	14 500€

* Pour l'année 2016, une facture au prorata temporis sera émise à Bordeaux Métropole pour un règlement convenu avant le mois de décembre 2016.

A titre d'information, le montant pour la durée de ce contrat pluriannuel est évalué à 77 875 € courants (soixante-dix-sept mille huit cent soixante-quinze euros courants). Par dérogation à l'article 10.3 des CGV, le montant global annuel du présent contrat est valorisé à un taux de 2% par an à compter de l'année 2018.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total arrondi à
2 417 €	14 500 €	14 790 €	15 086 €	15 388 €	15 695 €	77 875 €

5. Facturation

Les factures seront adressées à :

M. Nicolas FONTAINE
Direction Générale des Mobilités
Esplanade Charles de Gaulle
33076 Bordeaux cedex

6. Dispositions financières

Le règlement des factures doit intervenir suivant les règles définies dans les CGV, annexées au présent contrat.
Par dérogation à l'article 10.6 des CGV, une facture annuelle est émise au cours du quatrième trimestre de chaque année. Le règlement de cette facture doit intervenir avant le début du mois de décembre de chaque année.

7. Responsabilités

Les dispositions du CGV ci-après sont expressément acceptées par les parties qui s'engagent à les respecter. Par dérogation à l'article 8.2 des CGV, il est entendu entre les parties que les préjudices immatériels, y compris les éventuels troubles d'exploitation et pertes associées en cas de sinistre sur les installations, objet de ce présent contrat, ne donnent pas lieu à indemnisation entre les parties.

8. Représentants des parties

8.1 Pour le prestataire

Pour la gestion générale du marché, l'interlocuteur est :

Michel MONANGE
Dirigeant du Pôle OTP
142, rue des Terres de Borde CS 51925 33081 BORDEAUX
05 64 12 01 32
Courriel : michel.monange@reseau.sncf.fr

Il sera représenté, pour tout ce qui concerne la réalisation des prestations par :

Christophe SIMON
Dirigeant de l'Unité de Production SEG Nord Aquitaine
50, rue Carle Vernet 33800 BORDEAUX
05 47 47 17 70
Courriel : christophe.simon@reseau.sncf.fr

8.2 Pour le client

Pour la gestion générale du marché, l'interlocuteur est :
M. Nicolas FONTAINE
Direction Générale des Mobilités
Tel : 05 56 99 89 47
Adresse : Bordeaux Métropole Esplanade Charles de Gaulle 00 076

9. Entrée en vigueur du contrat

Le présent contrat entre en vigueur dès sa signature par les deux parties.

Par la signature du présent document, le client reconnaît :

- avoir pris connaissance et accepté les termes du présent document ;
- avoir pris connaissance et accepté les termes des CCG applicables aux prestations réalisées par SNCF Réseau et pilotées par la Direction de la Production de SNCF Réseau.

Fait en deux exemplaires originaux, dont un pour chacune des parties.

	Le représentant de SNCF Réseau (1)	Le représentant du client (1)
Date		
Nom	Didier DUPIOT	Christophe DUPRAT
	Directeur de l'Infrapôle Aquitaine	Vice-président de Bordeaux Métropole en charge des Transports et du stationnement
Signature		
Tampon de la société		

(1) Personnes habilitées à engager la responsabilité de leur entreprise

* *
*

Fin du contrat. Tout texte ci-dessous dans cette page est nul.

Conditions générales de vente SNCF-Entrepreneur applicables aux contrats de prestations pour tiers

1. Champ d'application

Les présentes « conditions générales de vente » (ci-après les « CGV ») s'appliquent à l'ensemble des prestations pour tiers (ci-après les « prestations ») réalisées par SNCF Réseau, établissement public à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés (R.C.S.) de Paris sous le numéro 412 280 737, dont le siège social est situé 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001-93418 La Plaine Saint Denis Cedex,
ci-après « SNCF-Entrepreneur».
Ces prestations sont celles pilotées par la Direction de la Production.

2. Documents contractuels

Le contrat de fourniture des prestations est constitué du présent document et du dernier en date des « cahiers des conditions particulières » (ci-après dénommé « CCP ») émis par SNCF-Entrepreneur et signé par le client. Le CCP identifie, si besoin, les annexes applicables au contrat.
Le CCP énumère les éventuels autres documents constitutifs du contrat et leur ordre d'application prioritaire.
Hormis ceux énumérés au CCP, tout autre document, tel que plaquette publicitaire ou document commercial n'a qu'une valeur indicative et ne peut prévaloir ou compléter le contrat.

3. Gestion du contrat

Chacune des parties désigne nommément un responsable de la gestion générale du contrat. Facultativement, un représentant technique, chargé du suivi courant des prestations pourra être désigné. Les coordonnées de ces interlocuteurs désignés figurent dans le CCP.
Tous les échanges formels ont pour destinataires les interlocuteurs désignés nommément au CCP.

4. Nature de la prestation

L'intitulé et le cahier des charges des prestations réalisées sont précisés dans le CCP faisant l'objet du contrat. Les documents de référence applicables pour l'exécution des prestations sont identifiés dans le CCP.

5. Conditions de commande et d'acceptation des prestations

Lorsqu'une demande est émise par le client, une proposition de devis peut être faite par SNCF-Entrepreneur, qui mentionnera, le cas échéant, si la faisabilité est acquise ou encore incertaine.
En cas d'acceptation par le client des conditions tarifaires, SNCF-Entrepreneur lui indique dans un délai de 14 jours si la faisabilité est acquise et propose alors à sa signature un CCP dans lequel le montant correspond avec ce qui avait été proposé dans le devis.

6. Conditions d'exécution

6.1 Ressources mises en œuvre

SNCF-Entrepreneur réalise les prestations avec les moyens et outillages habituellement utilisés pour ses propres besoins par SNCF Réseau. L'exécution des prestations ne confère aucun droit au client sur ces moyens et outillages.
Si la mise en œuvre de moyens particuliers est demandée par le client, celle-ci est précisée dans le CCP.
Si la prestation l'exige, le personnel pressenti pour leur réalisation peut être identifié dans le CCP propre à l'affaire ou dans ses annexes, au travers de compétences attendues. Cette identification ne peut cependant constituer un engagement ferme de SNCF-Entrepreneur quant à l'affectation de ce personnel aux dites prestations.

6.2 Documentation

Les documents remis par le client sont réalisés en français.
D'une manière générale, le client s'engage à fournir en temps utile et gratuitement à SNCF-Entrepreneur toute la documentation et toutes les informations nécessaires pour le bon déroulement des prestations.
Sauf dérogations mentionnées au CCP, la documentation produite par SNCF-Entrepreneur est établie aux formats habituellement utilisés par la SNCF pour ses propres activités. Elle est établie en français. Les documents-types sont joints en annexe au CCP.

6.3 Accès aux locaux, aux matériels et systèmes

Lorsqu'il est envisagé qu'une partie des prestations soit réalisée dans les locaux ou en utilisant les matériels ou systèmes du client, celui-ci s'engage à ses frais à :
- fournir au personnel de SNCF Réseau toutes les installations et tout le matériel nécessaires aux prestations,
- autoriser le personnel de SNCF Réseau à accéder à ses systèmes informatiques concernés et à ses locaux au sein desquels les prestations doivent être réalisées,
- s'assurer que les systèmes informatiques et d'exploitation, et tout autre logiciel que le personnel de SNCF Réseau doit utiliser dans le cadre des prestations, lui appartiennent ou lui sont concédés selon des conditions permettant cette utilisation.

SNCF-Entrepreneur s'engage à ne pas utiliser, reproduire, représenter, modifier, transmettre, publier, adapter, sur quelque support que ce soit, par quelque moyen que ce soit, ou exploiter de quelque manière que ce soit, tout ou partie du résultat des prestations, outils et documents associés, sans l'autorisation écrite préalable du client.
Lorsqu'il est envisagé qu'une partie des prestations soit réalisée dans les locaux du client, de SNCF Réseau ou ses représentants devront se conformer aux dispositions légales ou réglementaires en vigueur fixant les conditions d'hygiène et de sécurité applicables aux sites concernés. Le client veillera dans ce cas à ce que le personnel prestataire soit informé des règles de discipline générale et de sécurité correspondantes.

6.4 Propriété intellectuelle

Sauf stipulations contraires reprises au CCP, SNCF-Entrepreneur est titulaire de tous les droits de propriété intellectuelle ou droits d'usage nécessaires, relatifs aux ressources mises en œuvre pour l'exécution des prestations, et devient titulaire des droits de propriété intellectuelle qui pourraient naître sur le résultat desdites prestations. En conséquence, l'accès éventuel, pour le client, aux outils et documents de la SNCF Réseau utilisés au cours des prestations ne lui confère aucun droit de propriété intellectuelle sur ces outils et documents, qui demeurent la propriété exclusive de SNCF Réseau.
Les éléments contenus dans les outils et documents sous forme de texte, photographies, images, icônes, cartes, sons, vidéos, logiciels, base de données, données sont également protégés par des droits de propriété intellectuelle et industrielle et autres droits privatifs que la SNCF Réseau ou les sociétés de son groupe ou ses partenaires détiennent.
Le client ne peut, en aucun cas, reproduire, représenter, modifier, transmettre, publier, adapter, sur quelque support que ce soit, par quelque moyen que ce soit, ou exploiter de quelque manière que ce soit, tout ou partie des prestations, outils et documents associés sans l'autorisation écrite préalable de SNCF-Entrepreneur.

6.5 Confidentialité

Les parties s'engagent à prendre toutes dispositions appropriées afin de conserver un caractère confidentiel à tous les faits, informations, documents résultant ou communiqués en exécution du présent contrat.
Les parties informent en conséquence leurs préposés du caractère confidentiel des informations résultant ou communiquées en exécution du présent contrat.
Néanmoins, les parties seront relevées de cette obligation de confidentialité si :
- l'autre partie a autorisé l'utilisation, la divulgation ou la communication d'une telle information,
- l'information est communiquée à une personne dont elle est le destinataire nécessaire,
- dès lors que l'information est licitement tombée dans le domaine public.

La présente obligation de confidentialité demeurera en vigueur pour une durée de trois ans après l'expiration des relations contractuelles entre les parties.

6.6 Obligation mutuelle d'information

Dans un souci d'anticipation et de réactivité, SNCF-Entrepreneur et le client s'engagent mutuellement à s'informer de tout événement ou fait susceptible d'affecter de manière notable la consistance ou le planning des prestations.
SNCF-Entrepreneur et le client conviennent de s'informer mutuellement du changement du responsable de la gestion du contrat évoqué à l'article 3 ci-dessus.

6.7 Certificat de bonne fin

Le CCP de chaque nature de prestations concernées définit les modalités pratiques de la reconnaissance par le client que les prestations convenues ont été réalisées : document spécifique, notification expresse, absences de réserves, ou autres.
Si aucune indication particulière n'est portée au CCP, la prestation est réputée avoir été exécutée conformément au contrat en l'absence de notification entre les parties dans un délai d'un mois suivant la date de fin des prestations prévues au contrat.

7. Conditions de résiliation, d'annulation, de report et de modification

7.1 Modification des prestations

Toute modification de la nature, du périmètre ou des conditions de réalisation des prestations fait obligatoirement l'objet d'un avenant au contrat, signé des parties.
Le cas particulier d'un report de tout ou partie des prestations est traité dans les articles 7.2 et 7.4.
En outre, hors cas de force majeure (cf. §9 ci-dessous) ou cas de résiliation (cf. §11 ci-dessous), l'annulation d'une partie des prestations par le client entraînera :
- si les prestations concernées ont lieu sur un chantier dont le maître d'œuvre est SNCF Réseau et que l'annulation de la prestation concernée est du fait du maître d'œuvre :
  - la ou les prestations concernées ne seront pas facturées au client ;
  - aucune pénalité ne sera appliquée au client ;
- dans les autres cas :
  - si l'annulation intervient avant la date suivante :
    - 14 jours précédant le début des prestations concernées s'il s'agit de prestation comportant de la main d'œuvre,
    - 30 jours précédant le début des prestations concernées sinon,

    les prestations concernées ne seront pas facturées et aucune indemnisation ne sera exigée ;
  - si l'annulation intervient dans un délai de 48h précédant le début des prestations concernées, celles-ci seront intégralement facturées ;
  - sinon, la ou les prestations concernées ne seront pas facturées, mais une indemnisation sera exigée par SNCF-Entrepreneur, équivalente à 50% du montant total des prestations concernées.

Dans tous les cas, les journées de prestations déjà effectuées, les coûts déjà engagés et les documents déjà remis restent dus à la SNCF Réseau.

7.2 Report du fait du client

Hors cas de force majeure (prévu à l'article 9 des présentes CGV), stipulations dérogatoires inscrites au CCP des prestations concernées, ou accord entre les parties de toute autre manière, le simple report de la date d'exécution de tout ou partie des prestations par le client est possible.
En cas de faisabilité des prestations à la nouvelle date souhaitée, la réponse positive du responsable SNCF-Entrepreneur de la gestion du contrat vaut modification de cette condition d'exécution.
En cas de non faisabilité des prestations à la nouvelle date souhaitée, le service compétent peut faire une offre alternative la plus proche des termes de la demande de report. Si le client agrée la proposition alternative, son acceptation vaut modification de cette condition d'exécution. Si le client n'agrée pas la proposition alternative de SNCF-Entrepreneur, le client est considéré comme ayant annulé définitivement sa commande initiale et les stipulations de l'article 7.3 sont applicables.
En cas de non faisabilité des prestations à la nouvelle date souhaitée, et si aucune offre alternative n'est faite par le service compétent, le client est considérée comme ayant annulé définitivement sa commande initiale et les stipulations de l'article 7.3 lui sont alors applicables.
Hors cas de force majeure (cf. §9 ci-dessous) ou accord entre les parties, le report des dates de prestations par le client aura les conséquences suivantes :
- si les prestations du contrat ont lieu sur un chantier dont le maître d'œuvre est SNCF Réseau et que le report de la prestation concernée est du fait du maître d'œuvre : aucune pénalité ne sera appliquée au client ;
- dans les autres cas : une indemnisation sera exigée par SNCF-Entrepreneur, équivalente à 10% du montant total des prestations concernées.

7.3 Annulation du fait du client

Hors cas de force majeure (cf. §9 ci-dessous) ou cas de résiliation (cf. §11 ci-dessus), l'annulation de la totalité des prestations par le client entraînera :

- si les prestations du contrat ont lieu sur un chantier dont le maître d'œuvre est SNCF Réseau et que l'annulation de la prestation concernée est du fait du maître d'œuvre :
  - les prestations ne seront pas facturées au client ;
  - aucune indemnisation ne sera demandée au client ;
- dans les autres cas :
  - si l'annulation intervient avant la date suivante :
    - 14 jours précédant le début des prestations concernées s'il s'agit de prestation comportant de la main d'œuvre,
    - 30 jours précédant le début des prestations concernées sinon,

    les prestations ne seront pas facturées et aucune pénalité ne sera exigée ;
  - si l'annulation intervient dans un délai de 48h précédant le début des prestations, celles-ci seront intégralement facturées ;
  - sinon, les prestations ne seront pas facturées mais une indemnisation sera exigée par SNCF-Entrepreneur, équivalente à 50% du montant total des prestations concernées.

7.4 Report ou annulation du fait de SNCF-Entrepreneur

Hors cas de force majeure (prévu à l'art. 9 des présentes CGV), ou cas de résiliation pour faute du client à l'initiative de SNCF-Entrepreneur (prévu à l'art. 11 des présentes CGV), le report ou le retard de SNCF-Entrepreneur dans l'exécution de ses prestations au titre du contrat, l'annulation de prestations par SNCF-Entrepreneur ouvrira droit pour le client à l'indemnisation de son préjudice prouvé, dans la limite du plafond de responsabilité prévu l'art. 8.2 des présentes CGV.

8. Responsabilités et assurances

Les présentes stipulations s'appliquent aux dommages susceptibles d'être causés du fait ou à l'occasion de l'exécution du présent contrat. Les stipulations du CCP peuvent venir compléter ou modifier le présent dispositif eu égard à la nature des prestations concernées.

8.1 Respect des règles de sécurité

Le client s'engage à respecter les consignes en matière de sécurité et à veiller à ce que son personnel et toute personne se rendant à sa demande sur un site de SNCF Réseau ait connaissance et observe strictement tant le plan des lieux que les consignes de sécurité à respecter, ainsi que la réglementation en vigueur concernant la circulation dans les emprises de SNCF Réseau

En cas d'intervention sur un autre site que celui prévu sur la commande, de SNCF Réseau remettra au client, sur sa demande: le plan des lieux, les consignes de sécurité à respecter et la réglementation concernant la circulation dans les emprises de SNCF Réseau

Tout accident ou dommage quelconque provoqué par l'inobservation des dispositions ci-dessus, entraîne la responsabilité du client, qui renonce, par conséquent, à tout recours contre SNCF Réseau et ses agents et s'engage à les indemniser du préjudice subi par eux, ainsi qu'à les garantir contre toute action exercée à leur encontre par les victimes, sauf en cas de faute de SNCF Réseau ou de ses agents agissant au titre du présent contrat. La responsabilité du client ne sera pas engagée dans le cas où SNCF Réseau aura failli à son obligation de remettre au client les documents ou les informations sur la réglementation en vigueur demandés par ce dernier.

Le client s'engage à obtenir de son assureur la clause de renonciation, de garantie et d'indemnisation prévue ci-dessus pour les dommages dont le client sera reconnu responsable au titre des dispositions qui précèdent.

Lorsqu'il est envisagé qu'une partie des prestations soit réalisée dans les locaux du client, SNCF Réseau ou ses représentants devront se conformer aux dispositions légales ou réglementaires en vigueur fixant les conditions d'hygiène et de sécurité applicables aux sites sur lequel peut être amenée à se dérouler la partie de prestation. Le client veillera dans ce cas à ce que le personnel prestataire soit informé des règles de discipline générale et de sécurité correspondantes.

8.2 Responsabilités

Les dispositions ci-après sont expressément acceptées par les parties qui s'engagent à les respecter.

1. Responsabilités à l'égard des tiers

Chacune des parties est responsable dans le cadre du droit commun et des dispositions légales, des dommages de toute nature pouvant être causé aux tiers,

2. Responsabilités entre les parties

a) Responsabilité de SNCF-Entrepreneur vis-à-vis du client

Les dispositions ci-après trouvent application sauf disposition contraire au CCP eu égard à la nature des prestations concernées.

Sauf en cas de force majeure, évènement naturel exceptionnel, faute imputable au client ou à son personnel, SNCF-Entrepreneur répond dans les conditions ci-après des dommages matériels et/ou corporels qui pourraient être causés au client, à ses biens ou à son personnel ainsi qu'aux tiers dès lors qu'il est établi que ces dommages ont pour origine une faute de SNCF-Entrepreneur ou de son personnel commise du fait ou à l'occasion de l'exécution des prestations.

Dans tous les cas où sa responsabilité serait recherchée, le montant maximum que SNCF-Entrepreneur pourra être amené à régler à son client est expressément limité par sinistre, tous postes de préjudices confondus, à la somme de quatre millions d'euro maximum dont un million d'euro maximum au titre des dommages immatériels consécutifs, étant précisé que SNCF-Entrepreneur ne répond pas des dommages immatériels non consécutifs (c'est-à-dire des dommages immatériels qui ne sont pas la conséquence d'un préjudice matériel ou corporel).

Par suite, le client de même que ses assureurs renoncent à tout recours contre SNCF-Entrepreneur pour la partie excédant les limitations contractuelles mentionnées ci-dessus.

b) Responsabilité du client vis-à-vis de SNCF-Entrepreneur

Les dispositions ci-après trouvent application sauf disposition contraire au CCP eu égard à la nature des prestations concernées.

Sauf cas de force majeure (tel que définie à l'article 9 ci-après), faute imputable à SNCF-Entrepreneur ou à son personnel, le client répond des conséquences pécuniaires des dommages qui pourraient être causés à SNCF-Entrepreneur, à ses biens ou à son personnel et des personnes dont il doit répondre, y compris ses sous-traitants, dès lors qu'il est établi que ces dommages ont pour origine une faute, imprudence ou négligence du client ou de son personnel commise du fait ou à l'occasion de l'exécution des prestations.

Les parties conviennent que dans tous les cas où la responsabilité du client est engagée, le montant maximum que celui-ci peut être amené à régler à SNCF-Entrepreneur au titre des dommages immatériels (consécutifs ou non à un dommage matériel ou corporel) est limité à la somme maximum de 150 000 €. Par suite, SNCF-Entrepreneur renonce, pour les seuls dommages immatériels, à tout recours contre le client pour la partie excédant le montant ci-dessus.

8.3 Assurance

La SNCF Réseau fait son affaire personnelle de la couverture des risques mis à sa charge.

Le client s'engage à souscrire, à ses frais, et à concurrence de capitaux suffisants, les polices d'assurances couvrant les risques qui sont mis à sa charge au titre des présentes CGV et du CCP des prestations concernées. Le client s'engage à maintenir sa couverture d'assurance au moins pendant toute la durée des prestations. Cette police d'assurance devra être assortie des clauses de garantie et de renonciation prévue au titre des articles responsabilité (article 8.2.2.1 ci-dessus).

Les garanties de cette police doivent être étendues aux risques de voisinage que le client encourt vis-à-vis des tiers, y compris SNCF Réseau comme cooccupante ou voisine des locaux mis à disposition, à concurrence de capitaux suffisants. Cette police doit être assortie des clauses d'abrogation de toute règle proportionnelle de capitaux.

Le client s'engage à communiquer à SNCF-Entrepreneur les attestations desdites assurances, à la conclusion du contrat.

Ces attestations doivent notamment comporter les indications suivantes :

- que le client est à jour dans le paiement de ses primes d'assurance,
- les montants de garanties et franchises.

9. Force majeure

La responsabilité de SNCF-Entrepreneur ou du client est dégagée dans le cas où il leur devient impossible d'exécuter une partie ou la totalité de leurs obligations en raison d'un cas de force majeure selon les critères d'extériorité, d'imprévisibilité et d'irrésistibilité définis par la jurisprudence.

La partie qui invoque la force majeure doit le notifier à l'autre par lettre recommandée avec accusé de réception.

Au-delà d'un délai de trente jours d'interruption pour cause de force majeure, chaque partie peut choisir de mettre fin au contrat par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à l'autre partie.

Dans tous les cas, les journées de prestations déjà effectuées, les coûts déjà engagés et les documents déjà remis restent dus à SNCF-Entrepreneur.

10. Dispositions financières

10.1 Devise et contenu des prix

Les prix sont libellés en euro (€) et sont fixés hors taxes dans le CCP.

Si, par exception expressément stipulée dans le CCP, les prix sont libellés dans une autre monnaie que l'euro, toute augmentation du cours de l'euro par rapport à cette monnaie de plus de 3% (trois pour cent) est répercutée sur les facturations intervenant dans la période durant laquelle l'écart est constaté.

10.2 Modalités de fixation des prix

Sauf mention contraire expresse figurant dans l'offre concernée, les prix proposés dans une offre sont valables deux mois à compter de la remise de cette offre.

10.3 Actualisation des prix des commandes pour les prestations d'une durée supérieure à un an

Le prix des prestations servies par SNCF-Entrepreneur sur une durée inférieure à un an ne sont pas soumis à révision, sauf mention particulière inscrite au CCP.

Si le délai de réalisation des prestations excède un an, les prix sont révisables à la date anniversaire du contrat, en fonction de l'évolution de l'indice TP01, sauf mention particulière inscrite au CCP.

Les valeurs d'indice prises en compte sont celles publiées aux dates de référence, et la révision de prix s'applique au montant des factures restant à émettre :

- La date de référence de l'indice d'origine est la date d'effet du contrat ;
- La date de référence de l'indice de révision est la date de la facture concernée.

Cette révision de prix peut être cumulée à celle liée à un contrat en devise (cf. § 10.1 ci-dessus).

10.4 Régime fiscal

Le montant hors taxes de chaque facture est majoré des taxes applicables en vertu de la réglementation en vigueur à la date de la facturation.

10.5 Clause de sauvegarde

Si les conditions économiques, financières, ou techniques ayant prévalu à la conclusion du présent contrat venaient à évoluer de manière à bouleverser son équilibre, de nouvelles conditions cohérentes avec la nouvelle situation peuvent être négociées. A défaut de trouver un accord dans les deux mois suivant la notification par la partie lésée à l'autre partie de la demande de renégociation, la partie lésée pourrait résilier le contrat de plein droit, sans délai et sans ouvrir droit à indemnités pour l'autre partie.

10.6 Facturation et règlement

Sauf mention contraire au CCP :

- pour les prestations d'une durée inférieure ou égale à 30 jours, une facture globale est émise à la fin des prestations ;
- pour les autres prestations (durée supérieure à 30 jours), des factures d'acompte seront émises mensuellement au prorata de l'avancement des prestations, sauf si un échéancier particulier est indiqué au CCP.

Sauf mention différente au CCP, le règlement de ces factures doit intervenir dans un délai de 30 jours à compter de leur date d'émission et par virement bancaire.

Aucune condition d'escompte n'est consentie.

10.7 Pénalités, intérêts de retard

Toute somme due non réglée à son échéance entraîne des pénalités de retard donnant lieu à facturation d'intérêts de retard à un taux égal au taux appliqué par la Banque Centrale Européenne à son opération de refinancement la plus récente majoré de 10 points de pourcentage (BCE+10) sans pouvoir être inférieur à 3 fois le taux d'intérêt légal (3xTIL). Tout retard de paiement donnera lieu en plus des pénalités de retard, au versement d'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement de 40€. Loi n° 2012-387 du 22 mars 2012, art. D441-5 C.com

10.8 Défaut de règlement à l'échéance

Le défaut de règlement d'une facture à son échéance entraîne la déchéance du terme de toutes les factures déjà émises, ou de toutes les conditions de règlement dérogatoire accordées le cas échéant, rendant toutes les sommes immédiatement exigibles après mise en demeure par SNCF-Entrepreneur restée infructueuse à l'expiration du délai de 15 jours à compter de la réception de la lettre par le client.

Tant que les sommes dues ne sont pas réglées, SNCF-Entrepreneur se réserve le droit de suspendre l'exécution du contrat en cours, d'annuler les commandes en cours, de ne pas accepter de nouvelles prestations, et de conditionner toute nouvelle prestation à un paiement comptant préalable, sans que cela puisse ouvrir droit pour le client à une quelconque indemnisation.

11. Résiliation

En cas de non respect par l'une des parties de l'une quelconque de ses obligations prévues au contrat, et après mise en demeure par lettre recommandée A.R. restée infructueuse pendant un délai de 15 jours, l'autre partie pourra résilier le contrat, nonobstant tous dommages et intérêts auxquels elle pourrait prétendre du fait des manquements susvisés.

Le règlement par le client des sommes dues, à leur échéance, est une obligation essentielle du contrat.

12. Employeur juridique et obligation de non débauchage

Le personnel de SNCF Réseau ne pourra en aucun cas être assimilé juridiquement à un salarié du client, quels que soient le lieu et la durée des prestations, de SNCF Réseau demeurant l'employeur juridique.

Le client s'interdit d'exercer tout acte positif de débauchage, directement ou par personne interposée, tout collaborateur de SNCF Réseau ou de son groupe participant aux prestations, pendant toute la durée des prestations et dans les deux ans qui suivent la fin du contrat.

De son côté, SNCF-Entrepreneur s'interdit d'exercer tout acte positif de débauchage, directement ou par personne interposée, sur tout collaborateur du client ou de son groupe participant aux prestations, pendant toute la durée des prestations et dans les deux ans qui suivent la fin du contrat.

13. Loi applicable et tribunaux compétents

La loi applicable au contrat est la loi française.

A défaut d'accord amiable entre les parties pour tout différend survenant entre elles au sujet de l'interprétation, de l'exécution ou de la résiliation du contrat, il est fait attribution de compétence aux tribunaux de Paris.

14. Clause d'interprétation

Le fait qu'une partie ne se prévale pas, à un moment donné, d'une des stipulations des présentes CGV, ou du CCP des prestations concernées ou de tout autre document contractuel applicable aux prestations, ne pourra être interprété comme valant renonciation à s'en prévaloir ultérieurement.

Dans le cas où l'une des stipulations des présentes CGV, ou du CCP des prestations concernées ou de tout autre document contractuel applicable aux prestations, serait déclarée nulle ou sans effet, elle serait réputée non écrite, sans que cela affecte la validité des autres stipulations, sauf si la stipulation déclarée nulle ou sans effet était essentielle et déterminante.

15. Cession du contrat

Les contrats conclus en vertu du présent dispositif contractuel (CGV + CCP) sont cessibles dans les conditions suivantes :

Toute cession d'un contrat par le client à un nouveau cocontractant nécessite l'accord préalable et exprès de SNCF-Entrepreneur, qui pourra refuser, notamment, au regard des capacités techniques et financières du cessionnaire à assumer les engagements souscrits. Par « nouveau cocontractant », on entend une personne juridique différente.

Dans le cas d'opérations de restructuration interne qui ne modifient pas la personnalité juridique du client, ce dernier n'est tenu que de justifier qu'il dispose toujours des capacités compatibles avec les engagements souscrits, et d'informer SNCF-Entrepreneur, le cas échéant, du changement des personnes chargées du suivi opérationnel du contrat, en application de l'article 3 des présentes CGV et des articles correspondants du CCP des prestations concernées.

Dans le cas d'une cession de tout ou partie des droits et obligations découlant des contrats à une entité cessionnaire disposant d'une personnalité juridique différente :

Le client cédant et le cessionnaire informent à cet effet SNCF-Entrepreneur des identifiants juridiques du cessionnaire qui devra justifier disposer de toutes les habilitations ou certifications propres à l'activité au titre de laquelle il entend reprendre les droits et obligation du contrat considéré.

Le client cédant et le cessionnaire précisent les identités, fonctions et coordonnées de la ou des personnes du cessionnaire chargée(s) du suivi opérationnel du contrat, conformément à l'article 3 des présentes CGV et à l'article correspondant du CCP des prestations concernées.

Le client cédant et le cessionnaire joignent un acte de substitution dans lequel figure expressément la mention par laquelle le cessionnaire s'oblige au respect de toutes les obligations du contrat, et précisant à partir de quelle facturation les factures devront être adressées au cessionnaire.

En tout état de cause, le client cédant garantit la SNCF de toute inexécution ou mauvaise exécution de ses obligations par le cessionnaire pour tout fait, acte, ou omission survenu dans la période de deux mois après la date de signature par SNCF-Entrepreneur de l'acte de substitution.

* *
*

Fin des CGV. Tout texte ci-dessous est nul.

Contrat pour la fourniture de prestations d'exploitation

Ligne C (extension Médoc)

Cahier des clauses et des conditions particulières

Entre

SNCF Réseau, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège social est 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001-93418 La Plaine Saint Denis Cedex, identifiée à la TVA Intracommunautaire sous le n° FR.73.412.280.737, ci-après désignée « SNCF Réseau » ou « le prestataire »

d'une part,

et

Bordeaux Métropole, dont le siège est situé à l'Esplanade Charles-de-Gaulle à Bordeaux (Gironde), identifiée à la TVA Intracommunautaire sous le n° FR.16.243.300.316, ci-après désignée "le client"

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

1. Objet du contrat

Le présent document « clauses et conditions particulières » (dénommé « CCP ») précise les conditions particulières relatives à la fourniture de prestations d'exploitation ferroviaire définies ci-après.

Le contrat de fourniture des prestations est constitué du présent document et des « conditions générales de vente » (dénommées « CGV » dans le présent document).

L'ordre de priorité d'application des documents est le suivant (ordre de priorité décroissant) :

- Convention de répartition et de gestion relative aux infrastructures de la ligne C du tramway et de la ligne RFN 584 000,
- CCP,
- CGV.

Les bons de commandes qui seront, les cas échéant, émis par le Client et acceptés par SNCF Réseau auront dans tous les cas une force contractuelle inferieure à ces deux documents qui prévaudront en cas de contradiction.

Par la signature du présent document, le client reconnaît :
- Avoir pris connaissance et accepté les termes du présent contrat;
- Avoir pris connaissance et accepté les termes des conditions générales de vente applicables aux prestations réalisées par la direction d'affaires SNCF-Entrepreneur de la Direction de la Production de SNCF Réseau.

2. Identification de la prestation

Le présent contrat a pour objet la réalisation d'un ensemble de prestations dite d'exploitation de l'extension de la ligne C vers le Médoc.

3. Durée de la prestation

La prestation est prévue pour durer du 30/10/16 au 31/12/2021.

4. Cahier des charges

4.1 Objet de la prestation

Dans le cadre de la création de l'extension de la ligne C du tramway contiguë à la ligne 584 000 du RFN dite ligne du Médoc, la cohabitation des deux modes d'exploitation (ligne RFN et ligne C du tramway) dû au jumelage de ces deux réseaux ferrées de transport, impose un traitement rigoureux aux interfaces pour pouvoir assurer leur fonctionnement dans des conditions optimales de sécurité pour l'ensemble des acteurs. Pour cela, la prestation fournie par l'Etablissement Infra Circulation Aquitaine Poitou Charente (EIC-APC) a pour objet la gestion des incidents liés aux circulations.

Elle se compose de 6 volets :

- Veille sur le maintien du niveau de formation de nos agents (recyclage)
- Mise en place de mesures supplémentaires circulation au poste de La Vache en dehors des heures de fermeture
- Mise en place d'une organisation pendant les heures de fermeture du poste de La Vache
- Mise à jour des textes internes
- Retour d'expérience sur les incidents ou dysfonctionnements et mise en place d'actions correctrices
- Participation aux instances de concertation

4.2 Modalités de modification ou d'annulation de commande

Les modifications ou annulations de prestations auront lieu dans le strict respect de l'article 7 des CGV et seront dans ce cas transmises aux entités concernées aux coordonnées suivantes :

En cas de demande par SNCF Réseau	A l'attention de Nicolas Fontaine Par mail à l'adresse suivante : nfontaine@bordeaux-metropole.fr
En cas de demande par le client	A l'attention de : Gérard CAMY DEBAT Directeur de l'EIC-APC gerard.camy_debat@reseau.sncf.fr

4.3 Prix

Pour l'ensemble des prestations détaillées ci-dessus, la rémunération annuelle de SNCF Réseau prise en charge par Bordeaux Métropole est de 35 000 € HT (trente-cinq mille euros hors taxes) aux conditions économiques de janvier 2016 décomposée comme suit :

Prestations	Montant annuel
Formation (recyclage)	23 698 €
Gestion des circulations (mesures circulation supplémentaires vis-à-vis de la ligne RFN)	10 028 €
Gestion du contrat (Rex, participation réunion, mise à jour référentiel)	1 330 €
Total annuel prestations exploitation aux CE 01/2016	35 056 €
Total arrondi à	**35 000 €**

Pour l'année 2016, une facture au prorata temporis sera émise à Bordeaux Métropole pour un règlement convenu avant le mois de décembre 2016.

A titre d'information, le montant pour la durée de ce contrat pluriannuel est évalué à 187 975 € courants (cent quatre-vingt-sept mille neuf cent soixante-quinze euros courants). Par dérogation à l'article 10.3 des CGV, le montant global annuel du présent contrat est valorisé à un taux de 2% par an à compter de 2018 :

2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total arrondi à
5 800 €	35 000 €	35 700 €	36 414 €	37 142 €	37 885 €	187 975 €

5. Facturation

Les factures seront adressées à :

M. Nicolas Fontaine
Direction Générale des Mobilités
Esplanade Charles de Gaulle
33076 Bordeaux cedex

6. Dispositions financières

Le règlement des factures doit intervenir suivant les règles définies dans les CGV, annexées au présent contrat.
Par dérogation à l'article 10.6 des CGV, une facture annuelle est émise au mois d'octobre. Le règlement de cette facture doit intervenir avant le début du mois de décembre de chaque année.

7. Responsabilités

Les dispositions du CGV ci-après sont expressément acceptées par les parties qui s'engagent à les respecter. Par dérogation à l'article 8.2 des CGV, il est entendu entre les parties que les préjudices immatériels, y compris les éventuels troubles d'exploitation et pertes associées en cas de sinistre sur les installations, objet de ce présent contrat, ne donnent pas lieu à indemnisation entre les parties.

8. Représentants des parties

8.1 Pour le prestataire

Pour la gestion générale du marché, l'interlocuteur est :

Emmanuel DE SAINT VIANCE
Contrôleur de gestion EIC-APC
1 ter Rue Charles Domercq - 33800 BORDEAUX
05 47 47 12 44
Courriel : emmanuel.de_saint_viance@reseau.sncf.fr

Pour tout ce qui concerne la réalisation des prestations l'interlocuteur est :

Laurent SARROTE
Dirigeant du pôle Sécurité de l'EIC-APC
1 ter Rue Charles Domercq - 33800 BORDEAUX
05 47 47 20 47
Courriel : laurent.sarrote@reseau.sncf.fr

8.2 Pour le client

Pour la gestion générale du marché, l'interlocuteur est :
M. Nicolas Fontaine
Direction Générale des Mobilités
Tel : 05 56 99 89 47
Adresse : Bordeaux Métropole Esplanade Charles de Gaulle 00 076

9. Entrée en vigueur du contrat

Le présent contrat entre en vigueur dès sa signature par les deux parties.

Par la signature du présent document, le client reconnaît :

- avoir pris connaissance et accepté les termes du présent document ;
- avoir pris connaissance et accepté les termes des CCG applicables aux prestations réalisées par SNCF Réseau et pilotées par la Direction de la Production de SNCF Réseau.

Fait en deux exemplaires originaux, dont un pour chacune des parties.

	Le représentant de SNCF Réseau (1)	Le représentant du client (1)
Date		
Nom	Gérard CAMY DEBAT Directeur de l'EIC-APC	Christophe DUPRAT Vice-président de Bordeaux Métropole en charge des Transports et du stationnement
Signature		
Tampon de la société		

(1) Personnes habilitées à engager la responsabilité de leur entreprise

* *
*

Fin du contrat. Tout texte ci-dessous dans cette page est nul.

Conditions générales de vente SNCF-Entrepreneur applicables aux contrats de prestations pour tiers

1. Champ d'application

Les présentes « conditions générales de vente » (ci-après les « CGV ») s'appliquent à l'ensemble des prestations pour tiers (ci-après les « prestations ») réalisées par SNCF Réseau, établissement public à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés (R.C.S.) de Paris sous le numéro 412 280 737, dont le siège social est situé 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001-93418 La Plaine Saint Denis Cedex,
ci-après « SNCF».
Ces prestations sont celles pilotées par la Direction de la Production.

2. Documents contractuels

Le contrat de fourniture des prestations est constitué du présent document et du dernier en date des « cahiers des conditions particulières » (ci-après dénommé « CCP ») émis par SNCF et signé par le client. Le CCP identifie, si besoin, les annexes applicables au contrat.
Le CCP énumère les éventuels autres documents constitutifs du contrat et leur ordre d'application prioritaire.
Hormis ceux énumérés au CCP, tout autre document, tel que plaquette publicitaire ou document commercial n'a qu'une valeur indicative et ne peut prévaloir ou compléter le contrat.

3. Gestion du contrat

Chacune des parties désigne nommément un responsable de la gestion générale du contrat. Facultativement, un représentant technique, chargé du suivi courant des prestations pourra être désigné. Les coordonnées de ces interlocuteurs désignés figurent dans le CCP.
Tous les échanges formels ont pour destinataires les interlocuteurs désignés nommément au CCP.

4. Nature de la prestation

L'intitulé et le cahier des charges des prestations réalisées sont précisés dans le CCP faisant l'objet du contrat. Les documents de référence applicables pour l'exécution des prestations sont identifiés dans le CCP.

5. Conditions de commande et d'acceptation des prestations

Lorsqu'une demande est émise par le client, une proposition de devis peut être faite par SNCF, qui mentionnera, le cas échéant, si la faisabilité est acquise ou encore incertaine.
En cas d'acceptation par le client des conditions tarifaires, SNCF lui indique dans un délai de 14 jours si la faisabilité est acquise et propose alors à sa signature un CCP dans lequel le montant correspond avec ce qui avait été proposé dans le devis.

6. Conditions d'exécution

6.1 Ressources mises en œuvre

SNCF réalise les prestations avec les moyens et outillages habituellement utilisés pour ses propres besoins par SNCF Réseau. L'exécution des prestations ne confère aucun droit au client sur ces moyens et outillages.
Si la mise en œuvre de moyens particuliers est demandée par le client, celle-ci est précisée dans le CCP.
Si la prestation l'exige, le personnel pressenti pour leur réalisation peut être identifié dans le CCP propre à l'affaire ou dans ses annexes, au travers de compétences attendues. Cette identification ne peut cependant constituer un engagement ferme de SNCF quant à l'affectation de ce personnel aux dites prestations.

6.2 Documentation

Les documents remis par le client sont réalisés en français.
D'une manière générale, le client s'engage à fournir en temps utile et gratuitement à SNCF toute la documentation et toutes les informations nécessaires pour le bon déroulement des prestations.
Sauf dérogations mentionnées au CCP, la documentation produite par SNCF est établie aux formats habituellement utilisés par la SNCF pour ses propres activités. Elle est établie en français. Les documents-types sont joints en annexe au CCP.

6.3 Accès aux locaux, aux matériels et systèmes

Lorsqu'il est envisagé qu'une partie des prestations soit réalisée dans les locaux ou en utilisant les matériels ou systèmes du client, celui-ci s'engage à ses frais à :
- fournir au personnel de SNCF Réseau toutes les installations et tout le matériel nécessaires aux prestations,
- autoriser le personnel de SNCF Réseau à accéder à ses systèmes informatiques concernés et à ses locaux au sein desquels les prestations doivent être réalisées,
- s'assurer que les systèmes informatiques et d'exploitation, et tout autre logiciel que le personnel de SNCF Réseau doit utiliser dans le cadre des prestations, lui appartiennent ou lui sont concédés selon des conditions permettant cette utilisation.

SNCF s'engage à ne pas utiliser, reproduire, représenter, modifier, transmettre, publier, adapter, sur quelque support que ce soit, par quelque moyen que ce soit, ou exploiter de quelque manière que ce soit, tout ou partie du résultat des prestations, outils et documents associés, sans l'autorisation écrite préalable du client.
Lorsqu'il est envisagé qu'une partie des prestations soit réalisée dans les locaux du client, de SNCF Réseau ou ses représentants devront se conformer aux dispositions légales ou réglementaires en vigueur fixant les conditions d'hygiène et de sécurité applicables aux sites concernés. Le client veillera dans ce cas à ce que le personnel prestataire soit informé des règles de discipline générale et de sécurité correspondantes.

6.4 Propriété intellectuelle

Sauf stipulations contraires reprises au CCP, SNCF est titulaire de tous les droits de propriété intellectuelle ou droits d'usage nécessaires, relatifs aux ressources mises en œuvre pour l'exécution des prestations, et devient titulaire des droits de propriété intellectuelle qui pourraient naître sur le résultat desdites prestations. En conséquence, l'accès éventuel, pour le client, aux outils et documents de la SNCF Réseau utilisés au cours des prestations ne lui confère aucun droit de propriété intellectuelle sur ces outils et documents, qui demeurent la propriété exclusive de SNCF Réseau.
Les éléments contenus dans les outils et documents sous forme de texte, photographies, images, icônes, cartes, sons, vidéos, logiciels, base de données, données sont également protégés par des droits de propriété intellectuelle et industrielle et autres droits privatifs que la SNCF Réseau ou les sociétés de son groupe ou ses partenaires détiennent.
Le client ne peut, en aucun cas, reproduire, représenter, modifier, transmettre, publier, adapter, sur quelque support que ce soit, par quelque moyen que ce soit, ou exploiter de quelque manière que ce soit, tout ou partie des prestations, outils et documents associés sans l'autorisation écrite préalable de SNCF.

6.5 Confidentialité

Les parties s'engagent à prendre toutes dispositions appropriées afin de conserver un caractère confidentiel à tous les faits, informations, documents résultant ou communiqués en exécution du présent contrat.
Les parties informent en conséquence leurs préposés du caractère confidentiel des informations résultant ou communiquées en exécution du présent contrat.
Néanmoins, les parties seront relevées de cette obligation de confidentialité si :
- l'autre partie a autorisé l'utilisation, la divulgation ou la communication d'une telle information,
- l'information est communiquée à une personne dont elle est le destinataire nécessaire,
- dès lors que l'information est licitement tombée dans le domaine public.

La présente obligation de confidentialité demeurera en vigueur pour une durée de trois ans après l'expiration des relations contractuelles entre les parties.

6.6 Obligation mutuelle d'information

Dans un souci d'anticipation et de réactivité, SNCF et le client s'engagent mutuellement à s'informer de tout événement ou fait susceptible d'affecter de manière notable la consistance ou le planning des prestations.
SNCF et le client conviennent de s'informer mutuellement du changement du responsable de la gestion du contrat évoqué à l'article 3 ci-dessus.

6.7 Certificat de bonne fin

Le CCP de chaque nature de prestations concernées définit les modalités pratiques de la reconnaissance par le client que les prestations convenues ont été réalisées : document spécifique, notification expresse, absences de réserves, ou autres.
Si aucune indication particulière n'est portée au CCP, la prestation est réputée avoir été exécutée conformément au contrat en l'absence de notification entre les parties dans un délai d'un mois suivant la date de fin des prestations prévues au contrat.

7. Conditions de résiliation, d'annulation, de report et de modification

7.1 Modification des prestations

Toute modification de la nature, du périmètre ou des conditions de réalisation des prestations fait obligatoirement l'objet d'un avenant au contrat, signé des parties.
Le cas particulier d'un report de tout ou partie des prestations est traité dans les articles 7.2 et 7.4.
En outre, hors cas de force majeure (cf. §9 ci-dessous) ou cas de résiliation (cf. §11 ci-dessus), l'annulation d'une partie des prestations par le client entraînera :
- si les prestations concernées ont lieu sur un chantier dont le maître d'œuvre est SNCF Réseau et que l'annulation de la prestation concernée est du fait du maître d'œuvre :
  - la ou les prestations concernées ne seront pas facturées au client ;
  - aucune pénalité ne sera appliquée au client ;
- dans les autres cas :
  - si l'annulation intervient avant la date suivante :
    - 14 jours précédant le début des prestations concernées s'il s'agit de prestation comportant de la main d'œuvre,
    - 30 jours précédant le début des prestations concernées sinon,

    les prestations concernées ne seront pas facturées et aucune indemnisation ne sera exigée ;
  - si l'annulation intervient dans un délai de 48h précédant le début des prestations concernées, celles-ci seront intégralement facturées ;
  - sinon, la ou les prestations concernées ne seront pas facturées, mais une indemnisation sera exigée par SNCF, équivalente à 50% du montant total des prestations concernées.

Dans tous les cas, les journées de prestations déjà effectuées, les coûts déjà engagés et les documents déjà remis restent dus à la SNCF Réseau.

7.2 Report du fait du client

Hors cas de force majeure (prévu à l'article 9 des présentes CGV), stipulations dérogatoires inscrites au CCP des prestations concernées, ou accord entre les parties de toute autre manière, le simple report de la date d'exécution de tout ou partie des prestations par le client est possible.
En cas de faisabilité des prestations à la nouvelle date souhaitée, la réponse positive du responsable SNCF de la gestion du contrat vaut modification de cette condition d'exécution.
En cas de non faisabilité des prestations à la nouvelle date souhaitée, le service compétent peut faire une offre alternative la plus proche des termes de la demande de report. Si le client agrée la proposition alternative, son acceptation vaut modification de cette condition d'exécution. Si le client n'agrée pas la proposition alternative de SNCF, le client est considéré comme ayant annulé définitivement sa commande initiale et les stipulations de l'article 7.3 sont applicables.
En cas de non faisabilité des prestations à la nouvelle date souhaitée, et si aucune offre alternative n'est faite par le service compétent, le client est considérée comme ayant annulé définitivement sa commande initiale et les stipulations de l'article 7.3 lui sont alors applicables.
Hors cas de force majeure (cf. §9 ci-dessous) ou accord entre les parties, le report des dates de prestations par le client aura les conséquences suivantes :
- si les prestations du contrat ont lieu sur un chantier dont le maître d'œuvre est SNCF Réseau et que le report de la prestation concernée est du fait du maître d'œuvre : aucune pénalité ne sera appliquée au client ;
- dans les autres cas : une indemnisation sera exigée par SNCF, équivalente à 10% du montant total des prestations concernées.

7.3 Annulation du fait du client

Hors cas de force majeure (cf. §9 ci-dessous) ou cas de résiliation (cf. §11 ci-dessus), l'annulation de la totalité des prestations par le client entraînera :

- si les prestations du contrat ont lieu sur un chantier dont le maître d'œuvre est SNCF Réseau et que l'annulation de la prestation concernée est du fait du maître d'œuvre :
  - les prestations ne seront pas facturées au client ;
  - aucune indemnisation ne sera demandée au client ;
- dans les autres cas :
  - si l'annulation intervient avant la date suivante :
    - 14 jours précédant le début des prestations concernées s'il s'agit de prestation comportant de la main d'œuvre,
    - 30 jours précédant le début des prestations concernées sinon,

    les prestations ne seront pas facturées et aucune pénalité ne sera exigée ;
  - si l'annulation intervient dans un délai de 48h précédant le début des prestations, celles-ci seront intégralement facturées ;
  - sinon, les prestations ne seront pas facturées mais une indemnisation sera exigée par SNCF, équivalente à 50% du montant total des prestations concernées.

7.4 Report ou annulation du fait de SNCF

Hors cas de force majeure (prévu à l'art. 9 des présentes CGV), ou cas de résiliation pour faute du client à l'initiative de SNCF (prévu à l'art. 11 des présentes CGV), le report ou le retard de SNCF dans l'exécution de ses prestations au titre du contrat, l'annulation de prestations par SNCF ouvrira droit pour le client à l'indemnisation de son préjudice prouvé, dans la limite du plafond de responsabilité prévu l'art. 8.2 des présentes CGV.

8. Responsabilités et assurances

Les présentes stipulations s'appliquent aux dommages susceptibles d'être causés du fait ou à l'occasion de l'exécution du présent contrat. Les stipulations du CCP peuvent venir compléter ou modifier le présent dispositif eu égard à la nature des prestations concernées.

8.1 Respect des règles de sécurité

Le client s'engage à respecter les consignes en matière de sécurité et à veiller à ce que son personnel et toute personne se rendant à sa demande sur un site de SNCF Réseau ait connaissance et observe strictement tant le plan des lieux que les consignes de sécurité à respecter, ainsi que la réglementation en vigueur concernant la circulation dans les emprises de SNCF Réseau

En cas d'intervention sur un autre site que celui prévu sur la commande, de SNCF Réseau remettra au client, sur sa demande: le plan des lieux, les consignes de sécurité à respecter et la réglementation concernant la circulation dans les emprises de SNCF Réseau

Tout accident ou dommage quelconque provoqué par l'inobservation des dispositions ci-dessus, entraîne la responsabilité du client, qui renonce, par conséquent, à tout recours contre SNCF Réseau et ses agents et s'engage à les indemniser du préjudice subi par eux, ainsi qu'à les garantir contre toute action exercée à leur encontre par les victimes, sauf en cas de faute de SNCF Réseau ou de ses agents agissant au titre du présent contrat. La responsabilité du client ne sera pas engagée dans le cas où SNCF Réseau aura failli à son obligation de remettre au client les documents ou les informations sur la réglementation en vigueur demandés par ce dernier.

Le client s'engage à obtenir de son assureur la clause de renonciation, de garantie et d'indemnisation prévue ci-dessus pour les dommages dont le client sera reconnu responsable au titre des dispositions qui précèdent.

Lorsqu'il est envisagé qu'une partie des prestations soit réalisée dans les locaux du client, SNCF Réseau ou ses représentants devront se conformer aux dispositions légales ou réglementaires en vigueur fixant les conditions d'hygiène et de sécurité applicables aux sites sur lequel peut être amenée à se dérouler la partie de prestation. Le client veillera dans ce cas à ce que le personnel prestataire soit informé des règles de discipline générale et de sécurité correspondantes.

8.2 Responsabilités

Les dispositions ci-après sont expressément acceptées par les parties qui s'engagent à les respecter.

1. <u>Responsabilités à l'égard des tiers</u>

Chacune des parties est responsable dans le cadre du droit commun et des dispositions légales, des dommages de toute nature pouvant être causé aux tiers,

2. <u>Responsabilités entre les parties</u>

a) Responsabilité de SNCF vis-à-vis du client

Les dispositions ci-après trouvent application sauf disposition contraire au CCP eu égard à la nature des prestations concernées.

Sauf en cas de force majeure, évènement naturel exceptionnel, faute imputable au client ou à son personnel, SNCF répond dans les conditions ci-après des dommages matériels et/ou corporels qui pourraient être causés au client, à ses biens ou à son personnel ainsi qu'aux tiers dès lors qu'il est établi que ces dommages ont pour origine une faute de SNCF ou de son personnel commise du fait ou à l'occasion de l'exécution des prestations.

Dans tous les cas où sa responsabilité serait recherchée, le montant maximum que SNCF pourra être amené à régler à son client est expressément limité par sinistre, tous postes de préjudices confondus, à la somme de quatre millions d'euro maximum dont un million d'euro maximum au titre des dommages immatériels consécutifs, étant précisé que SNCF ne répond pas des dommages immatériels non consécutifs (c'est-à-dire des dommages immatériels qui ne sont pas la conséquence d'un préjudice matériel ou corporel).

Par suite, le client de même que ses assureurs renoncent à tout recours contre SNCF pour la partie excédant les limitations contractuelles mentionnées ci-dessus.

b) Responsabilité du client vis-à-vis de SNCF

Les dispositions ci-après trouvent application sauf disposition contraire au CCP eu égard à la nature des prestations concernées.

Sauf cas de force majeure (tel que définie à l'article 9 ci-après), faute imputable à SNCF ou à son personnel, le client répond des conséquences pécuniaires des dommages qui pourraient être causés à SNCF, à ses biens ou à son personnel et des personnes dont il doit répondre, y compris ses sous-traitants, dès lors qu'il est établi que ces dommages ont pour origine une faute, imprudence ou négligence du client ou de son personnel commise du fait ou à l'occasion de l'exécution des prestations.

Les parties conviennent que dans tous les cas où la responsabilité du client est engagée, le montant maximum que celui-ci peut être amené à régler à SNCF au titre des dommages immatériels (consécutifs ou non à un dommage matériel ou corporel) est limité à la somme maximum de 150 000 €. Par suite, SNCF renonce, pour les seuls dommages immatériels, à tout recours contre le client pour la partie excédant le montant ci-dessus.

8.3 Assurance

La SNCF Réseau fait son affaire personnelle de la couverture des risques mis à sa charge.

Le client s'engage à souscrire, à ses frais, et à concurrence de capitaux suffisants, les polices d'assurances couvrant les risques qui sont mis à sa charge au titre des présentes CGV et du CCP des prestations concernées. Le client s'engage à maintenir sa couverture d'assurance au moins pendant toute la durée des prestations. Cette police d'assurance devra être assortie des clauses de garantie et de renonciation prévue au titre des articles responsabilité (article 8.2.2.1 ci-dessus).

Les garanties de cette police doivent être étendues aux risques de voisinage que le client encourt vis-à-vis des tiers, y compris SNCF Réseau comme cooccupante ou voisine des locaux mis à disposition, à concurrence de capitaux suffisants. Cette police doit être assortie des clauses d'abrogation de toute règle proportionnelle de capitaux.

Le client s'engage à communiquer à SNCF les attestations desdites assurances, à la conclusion du contrat.

Ces attestations doivent notamment comporter les indications suivantes :

- que le client est à jour dans le paiement de ses primes d'assurance,
- les montants de garanties et franchises.

9. Force majeure

La responsabilité de SNCF ou du client est dégagée dans le cas où il leur devient impossible d'exécuter une partie ou la totalité de leurs obligations en raison d'un cas de force majeure selon les critères d'extériorité, d'imprévisibilité et d'irrésistibilité définis par la jurisprudence.

La partie qui invoque la force majeure doit le notifier à l'autre par lettre recommandée avec accusé de réception.

Au-delà d'un délai de trente jours d'interruption pour cause de force majeure, chaque partie peut choisir de mettre fin au contrat par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à l'autre partie.

Dans tous les cas, les journées de prestations déjà effectuées, les coûts déjà engagés et les documents déjà remis restent dus à SNCF.

10. Dispositions financières

10.1 Devise et contenu des prix

Les prix sont libellés en euro (€) et sont fixés hors taxes dans le CCP.

Si, par exception expressément stipulée dans le CCP, les prix sont libellés dans une autre monnaie que l'euro, toute augmentation du cours de l'euro par rapport à cette monnaie de plus de 3% (trois pour cent) est répercutée sur les facturations intervenant dans la période durant laquelle l'écart est constaté.

10.2 Modalités de fixation des prix

Sauf mention contraire expresse figurant dans l'offre concernée, les prix proposés dans une offre sont valables deux mois à compter de la remise de cette offre.

10.3 Actualisation des prix des commandes pour les prestations d'une durée supérieure à un an

Le prix des prestations servies par SNCF sur une durée inférieure à un an ne sont pas soumis à révision, sauf mention particulière inscrite au CCP.

Si le délai de réalisation des prestations excède un an, les prix sont révisables à la date anniversaire du contrat, en fonction de l'évolution de l'indice TP01, sauf mention particulière inscrite au CCP.

Les valeurs d'indice prises en compte sont celles publiées aux dates de référence, et la révision de prix s'applique au montant des factures restant à émettre :

- La date de référence de l'indice d'origine est la date d'effet du contrat ;
- La date de référence de l'indice de révision est la date de la facture concernée.

Cette révision de prix peut être cumulée à celle liée à un contrat en devise (cf. § 10.1 ci-dessus).

10.4 Régime fiscal

Le montant hors taxes de chaque facture est majoré des taxes applicables en vertu de la réglementation en vigueur à la date de la facturation.

10.5 Clause de sauvegarde

Si les conditions économiques, financières, ou techniques ayant prévalu à la conclusion du présent contrat venaient à évoluer de manière à bouleverser son équilibre, de nouvelles conditions cohérentes avec la nouvelle situation peuvent être négociées. A défaut de trouver un accord dans les deux mois suivant la notification par la partie lésée à l'autre partie de la demande de renégociation, la partie lésée pourrait résilier le contrat de plein droit, sans délai et sans ouvrir droit à indemnités pour l'autre partie.

10.6 Facturation et règlement

Sauf mention contraire au CCP :

- pour les prestations d'une durée inférieure ou égale à 30 jours, une facture globale est émise à la fin des prestations ;
- pour les autres prestations (durée supérieure à 30 jours), des factures d'acompte seront émises mensuellement au prorata de l'avancement des prestations, sauf si un échéancier particulier est indiqué au CCP.

Sauf mention différente au CCP, le règlement de ces factures doit intervenir dans un délai de 30 jours à compter de leur date d'émission et par virement bancaire.

Aucune condition d'escompte n'est consentie.

10.7 Pénalités, intérêts de retard

Toute somme due non réglée à son échéance entraîne des pénalités de retard donnant lieu à facturation d'intérêts de retard à un taux égal au taux appliqué par la Banque Centrale Européenne à son opération de refinancement la plus récente majoré de 10 points de pourcentage (BCE+10) sans pouvoir être inférieur à 3 fois le taux d'intérêt légal (3xTIL). Tout retard de paiement donnera lieu en plus des pénalités de retard, au versement d'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement de 40€. Loi n° 2012-387 du 22 mars 2012, art. D441-5 C.com

10.8 Défaut de règlement à l'échéance

Le défaut de règlement d'une facture à son échéance entraîne la déchéance du terme de toutes les factures déjà émises, ou de toutes les conditions de règlement dérogatoire accordées le cas échéant, rendant toutes les sommes immédiatement exigibles après mise en demeure par SNCF restée infructueuse à l'expiration du délai de 15 jours à compter de la réception de la lettre par le client.

Tant que les sommes dues ne sont pas réglées, SNCF se réserve le droit de suspendre l'exécution du contrat en cours, d'annuler les commandes en cours, de ne pas accepter de nouvelles prestations, et de conditionner toute nouvelle prestation à un paiement comptant préalable, sans que cela puisse ouvrir droit pour le client à une quelconque indemnisation.

11. Résiliation

En cas de non respect par l'une des parties de l'une quelconque de ses obligations prévues au contrat, et après mise en demeure par lettre recommandée A.R. restée infructueuse pendant un délai de 15 jours, l'autre partie pourra résilier le contrat, nonobstant tous dommages et intérêts auxquels elle pourrait prétendre du fait des manquements susvisés.

Le règlement par le client des sommes dues, à leur échéance, est une obligation essentielle du contrat.

12. Employeur juridique et obligation de non débauchage

Le personnel de SNCF Réseau ne pourra en aucun cas être assimilé juridiquement à un salarié du client, quels que soient le lieu et la durée des prestations, de SNCF Réseau demeurant l'employeur juridique.

Le client s'interdit d'exercer tout acte positif de débauchage, directement ou par personne interposée, tout collaborateur de SNCF Réseau ou de son groupe participant aux prestations, pendant toute la durée des prestations et dans les deux ans qui suivent la fin du contrat.

De son côté, SNCF s'interdit d'exercer tout acte positif de débauchage, directement ou par personne interposée, sur tout collaborateur du client ou de son groupe participant aux prestations, pendant toute la durée des prestations et dans les deux ans qui suivent la fin du contrat.

13. Loi applicable et tribunaux compétents

La loi applicable au contrat est la loi française.

A défaut d'accord amiable entre les parties pour tout différend survenant entre elles au sujet de l'interprétation, de l'exécution ou de la résiliation du contrat, il est fait attribution de compétence aux tribunaux de Paris.

14. Clause d'interprétation

Le fait qu'une partie ne se prévale pas, à un moment donné, d'une des stipulations des présentes CGV, ou du CCP des prestations concernées ou de tout autre document contractuel applicable aux prestations, ne pourra être interprété comme valant renonciation à s'en prévaloir ultérieurement.

Dans le cas où l'une des stipulations des présentes CGV, ou du CCP des prestations concernées ou de tout autre document contractuel applicable aux prestations, serait déclarée nulle ou sans effet, elle serait réputée non écrite, sans que cela affecte la validité des autres stipulations, sauf si la stipulation déclarée nulle ou sans effet était essentielle et déterminante.

15. Cession du contrat

Les contrats conclus en vertu du présent dispositif contractuel (CGV + CCP) sont cessibles dans les conditions suivantes :

Toute cession d'un contrat par le client à un nouveau cocontractant nécessite l'accord préalable et exprès de SNCF, qui pourra refuser, notamment, au regard des capacités techniques et financières du cessionnaire à assumer les engagements souscrits. Par « nouveau cocontractant », on entend une personne juridique différente.

Dans le cas d'opérations de restructuration interne qui ne modifient pas la personnalité juridique du client, ce dernier n'est tenu que de justifier qu'il dispose toujours des capacités compatibles avec les engagements souscrits, et d'informer SNCF, le cas échéant, du changement des personnes chargées du suivi opérationnel du contrat, en application de l'article 3 des présentes CGV et des articles correspondants du CCP des prestations concernées.

Dans le cas d'une cession de tout ou partie des droits et obligations découlant des contrats à une entité cessionnaire disposant d'une personnalité juridique différente :

Le client cédant et le cessionnaire informent à cet effet SNCF des identifiants juridiques du cessionnaire qui devra justifier disposer de toutes les habilitations ou certifications propres à l'activité au titre de laquelle il entend reprendre les droits et obligation du contrat considéré.

Le client cédant et le cessionnaire précisent les identités, fonctions et coordonnées de la ou des personnes du cessionnaire chargée(s) du suivi opérationnel du contrat, conformément à l'article 3 des présentes CGV et à l'article correspondant du CCP des prestations concernées.

Le client cédant et le cessionnaire joignent un acte de substitution dans lequel figure expressément la mention par laquelle le cessionnaire s'oblige au respect de toutes les obligations du contrat, et précisant à partir de quelle facturation les factures devront être adressées au cessionnaire.

En tout état de cause, le client cédant garantit la SNCF de toute inexécution ou mauvaise exécution de ses obligations par le cessionnaire pour tout fait, acte, ou omission survenu dans la période de deux mois après la date de signature par SNCF de l'acte de substitution.

* *
*

Fin des CGV. Tout texte ci-dessous est nul.

Référentiel d'établissement

Directive Commune SNCF - Bordeaux Métropole

Directive Commune Exploitation

Édition du 20-06-2016
Version 01 du 20-06-2016

Applicable à partir du 30-10-2016

EIC APC DC 10494 (OG1E)

Émetteur : EIC Aquitaine Poitou-Charentes -

Document propriété de la SNCF

Sommaire

PREAMBULE **1**

OBJET **1**

1. TERMINOLOGIE **3**

2. GLOSSAIRE **5**

3. CIRCUIT DE RELATION ET D'INFORMATION **7**

3.1. Interface 7

3.2. Principe d'information réciproque 7

3.3. Communication 7

3.4. Dérangement de la liaison directe 7

4. TRAITEMENT DES INCIDENTS : PRINCIPES **9**

4.1. Principe de protection 9

4.2. Principe de reprise de la circulation 9

5. LES INCIDENTS PN **11**

5.1. Les cas de dérangements 11

5.1.1. Raté d'ouverture 11

5.1.2. Raté de fermeture 11

5.1.3. Bris de barrière 11

5.2. Nature du dérangement 11

5.3. Mesures à prendre en cas d'incident PN 12

5.3.1. Mesures immédiates 12

5.3.2. Conditions de franchissement du PN en attendant la reprise du gardiennage provisoire ou le rétablissement du fonctionnement normal 12

5.3.3. Reprise du gardiennage provisoire 13

5.3.4. Fonctionnement normal du PN rétabli 13

5.3.5. Cas particulier de la mise en observation prolongée d'un PN suite à raté de fermeture 14

6. MESURES A PRENDRE EN CAS D'INCIDENTS AUTRES **15**

6.1. Procédure générale 16

6.2. Les différents cas 16

6.2.1. Obstacle 16

6.2.2. Danger ou présomption de danger 16

6.2.3. Divagation de bestiaux 17

6.2.4. Evacuation d'un train ou d'un tramway 17

6.2.5. Tir de projectiles 17

6.2.6. Avaries aux installations de traction électrique 17

6.2.7. Train circulant dans des conditions dangereuses 17

6.2.8. Anomalie matières dangereuses sur un train en circulation 17

6.2.9. Dérive 17

6.3. Présence de personnes 18

6.3.1. Présence de personnes dans la zone dangereuse et y restant 18

6.3.2. Présence de personnes en dehors de la zone dangereuse 18

6.3.3. Accident de personne 18

6.4. Dégagement et relevage de véhicules immobilisés ou deraillés 19

7. BESOIN MAINTENEUR INFRASTRUCTURE 21

7.1. Dérangement du feu tramway 21

7.2. Dérangement d'un circuit de voie de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN, constaté par TBM 21

7.3. Dérangement d'un circuit de voie de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN, constaté par l'agent SE 22

7.4. Interruption du trafic des tramways 22

8. ENQUETE, AUDIT 23

9. RETOUR D'EXPERIENCE 25

ANNEXES 27

ANNEXE 1. PLAN DE SITUATION 29

ANNEXE 2. DEPECHES CONCERNANT LES PN 31

ANNEXE 3. AIDE AU QUESTIONNEMENT 33

ANNEXE 4. SCHEMA DE PRINCIPE DES PLATEFORMES 35

FICHE D'IDENTIFICATION 37

Préambule

L'extension de la ligne C du tramway vers Blanquefort prévoit l'exploitation d'un tramway le long de la voie ferroviaire appelée voie Réseau Ferré National, de l'ouvrage dénivelé de Beyreman à la gare de Blanquefort.

Une clôture est installée afin de séparer les circulations ferroviaires des circulations tramways.

La cohabitation des deux modes d'exploitation implique un traitement rigoureux des interfaces pour pouvoir assurer une exploitation dans des conditions de sécurité optimales.

Origine de la création ou de la modification du texte :

La convention de gestion et de répartition relative aux réseaux ferroviaires de la ligne C du tramway vers Blanquefort et de la ligne Ravezies – Pointe de Grave du RFN convenue entre Bordeaux Métropole et SNCF implique de décrire les règles d'exploitation et de maintenance dans des directives communes.

Cette convention est déclinée en trois documents :

- Une Directive Commune Maintenance,
- Une Directive Commune Dérangements de passages à niveau,
- La présente Directive Commune d'Exploitation.

Objectifs du texte :

Ce texte a pour objectif de décrire des processus communs liés à la sécurité de l'exploitation déclinés dans des textes opérationnels internes.

Utilisateurs du texte :

Ce document est destinés aux exploitants de SNCF Réseau d'une part, et de Bordeaux Métropole (ou de son prestataire) d'autre part.

Résumé des principales évolutions et des nouveautés :

Sans objet

Objet

Ce présent document décrit la gestion des modalités d'interfaces entre l'exploitant SNCF Réseau et l'exploitant Transport de Bordeaux Métropole, plus particulièrement vis-à-vis des incidents de circulation entre l'ouvrage de Beyreman et la gare de Blanquefort.

De cette directive sont déclinés les textes opérationnels internes propres à chaque exploitant.

1.Terminologie

AC : Agent-Circulation

BM : Bordeaux Métropole

CIL : Chef Incident Local

COS : Commandant des Opérations de Secours

EIC : Etablissement Infra Circulation

LAC : Ligne Aérienne de Contact

OPJ : Officier de Police Judiciaire

PCC : Poste de Commande Centralisé Tramway

PCD : Poste de Commande à Distance de Bordeaux

PN : Passages à Niveau

PN à SAL : Passage à Niveau à Signalisation Automatique Lumineuse

RFN : Réseau Ferré National

SE : Agent du Service Electrique

SNCF-R : Société Nationale des Chemins de Fer- Réseau

TBM : Transports de Bordeaux Métropole

2.Glossaire

Agent-Circulation	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé d'assurer le service de la circulation des trains.
Bordeaux Métropole	Propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure tramway.
Circulation	Terme général par lequel sont désignés à la fois les trains et les tramways.
Marche prudente	Réduction de vitesse imposée sur une partie de voie délimitée compte tenu du motif qui a été indiquée au conducteur de train.
Franchissement en mode dégradé	Soumis à autorisation du PCC tramway. Le conducteur tramway doit allumer les feux de détresse, actionner le gong et passer à vitesse réduite de 10 km/h.
PCC Tramway	Poste de commande centralisé chargé de gérer en temps réel la supervision de la marche des tramways en adéquation avec l'offre de référence dans le respect des consignes d'exploitation et des règles de sécurité.
SNCF-R	Dans la présente, désigne aussi bien l'AC de La Vache ou le PCD de Bordeaux selon la configuration.
Transports de Bordeaux Métropole	Nom du réseau multimodal de transports urbains de Bordeaux Métropole.
Voie RFN	Désigne la partie de voie située sur la ligne du Médoc de la pancarte PK 14.4 à la gare de Blanquefort appartenant à SNCF Réseau et gérée par elle.
Voie Tramway	Désigne la partie de voie située sur la ligne C du tramway de l'ouvrage Beyreman à la station de Blanquefort appartenant à Bordeaux Métropole et gérée par son délégataire.
Triangle jaune	Indication du feu tramway imposant l'arrêt au signal puis la mise en relation avec le PCC Tramway pour application de procédures particulières.

3. Circuit de relation et d'information

3.1. Interface

Une liaison téléphonique directe et dédiée est établie entre le poste de La Vache et le PCC Tramway.

Les échanges d'informations entre les deux exploitants sont assurés par le poste de La Vache et par le PCC Tramway, via cette liaison directe.

En dehors des heures d'ouverture du poste de La Vache, les appels du PCC Tramway sont redirigés directement vers le PCD de Bordeaux qui reprend la mission d'interface du poste de La Vache.

3.2. Principe d'information réciproque

Le principe retenu est l'information réciproque dès qu'une situation est connue et qu'elle est susceptible de conduire à minima à une présomption de danger sur l'autre réseau.

Les alertes et avis lancés doivent comporter des renseignements précis et fiables permettant de faire un diagnostic correct de la situation et de prendre les mesures de sécurité qui s'imposent : le lieu, le kilomètre, l'heure, la nature, les conséquences, et tout autre renseignement utile.

Quelles que soient les informations échangées, le diagnostic de dérangement qui affecte le passage à niveau est du ressort exclusif de l'AC de La Vache (ou du PCD de Bordeaux selon configuration) après questionnement du PCC Tramway le cas échéant.

Ces échanges sont pris en attachement par chaque exploitant sur un document qui lui est propre.

3.3. Communication

La qualité des communications, notamment dans un contexte d'incident, est essentielle. Elle contribue en effet largement à la prise d'informations indispensables à chaque exploitant pour que l'opération prévue se déroule dans les meilleures conditions de sécurité.

En dehors de l'alerte d'urgence, il est fait usage des dépêches au sens du RFN. Il s'agit de communications orales assurées à l'aide de la liaison directe dédiée. Ces échanges font l'objet d'une transcription écrite en temps réel, d'un collationnement et d'un échange de numéros matérialisant leur indexation dans un système d'enregistrement propre à chaque entité.

Une aide au questionnement figure en annexe 3.

3.4. Dérangement de la liaison directe

La maintenance de la liaison directe est du ressort de TBM.

En cas de dérangement de la liaison directe, la relève du dérangement ne peut être différée.

En attendant le fonctionnement normal, il y a lieu d'utiliser le réseau Télécom externe.

AC La Vache	05 47 47 12 03
PCD Bordeaux	05 47 47 14 59
PCC Tramway	05 57 30 87 00

4.Traitement des incidents : Principes

La configuration des lieux permet de scinder l'ensemble des voies en deux plateformes distinctes.

Un schéma de principe des plateformes figure en annexe 4.

Le principe retenu est l'information réciproque dès qu'une situation est connue et qu'elle est susceptible de conduire à minima à une présomption de danger sur l'autre réseau.

Ce principe se traduit par une alerte d'urgence.

4.1. Principe de protection

Dès qu'il a la connaissance de la présence d'un obstacle ou d'un danger réel ou présumé, l'AC de La Vache (ou le PCD Bordeaux selon la configuration) doit immédiatement en assurer la protection :

- ☛ Détruit ou maintient détruit les itinéraires utiles,
- ☛ Alerte d'urgence verbalement Blanquefort si concerné,
- ☛ Prend les mesures supplémentaires si les mesures précédentes ne permettent pas de donner l'assurance que toutes les circulations se dirigeant vers l'obstacle, ou le danger réel ou présumé sont arrêtées,
- ☛ Alerte d'urgence le PCC Tramway, si celui-ci n'est pas à l'origine de l'alerte.

Dès qu'il a la connaissance de la présence d'un obstacle ou d'un danger réel ou présumé, le PCC Tramway:

- ☛ Alerte d'urgence l'AC de La Vache, si celui-ci n'est pas à l'origine de l'alerte,
- ☛ Fait usage de son commutateur PN en cas de dérangement PN (permettant de présenter le triangle jaune).
- ☛ Alerte d'urgence les tramways, pour arrêt en station.

4.2. Principe de reprise de la circulation

☛ Après avoir pris les mesures d'urgence, les exploitants appliquent les mesures communes (décrites dans le présent document et déclinées dans des textes opérationnels internes) et les mesures qui leurs sont propres.

5.Les incidents PN

5.1. Les cas de dérangements

5.1.1. Raté d'ouverture

En dehors de toute approche ou passage d'une circulation, les feux routiers du PN sont allumés ou présentent un aspect anormal ou une ou plusieurs barrières sont fermées.

De plus, un PN peut être maintenu fermé par l'arrêt prolongé d'une circulation ferroviaire et/ou d'un tramway à la suite d'un incident (détresse, incident technique, accident de personne...). En cas d'avis ou de constatation du maintien du PN à la fermeture, il y a lieu de prendre les mesures prévues pour un raté d'ouverture de ce PN, les conséquences pour les circulations routières étant identiques.

5.1.2. Raté de fermeture

A l'approche ou au passage d'une circulation, plusieurs feux routiers du PN restent éteints ou présentent un aspect anormal; ou une ou les deux barrières d'un PN à SAL 2 restent ouvertes ou une ou les deux barrières d'entrée d'un PN à SAL 4 restent ouvertes.

5.1.3. Bris de barrière

Une ou les deux barrières d'un PN à SAL 2 sont cassées ou une ou les deux barrières d'entrée d'un PN à SAL 4 sont cassées de telle sorte qu'elles ne s'opposent plus au franchissement du PN fermé.

De plus, il y a lieu de considérer un bris de barrière lorsque cette ou ces deux barrières oscillent ou présentent un aspect anormal.

5.2. Nature du dérangement

La détermination de la nature du dérangement PN est du ressort de SNCF-Réseau.

☛ En dehors d'un signalement de dérangement reçu de l'AC, le PCC Tramway doit, le cas échéant, questionner le conducteur du tramway arrêté pour transmettre des informations permettant à SNCF-R de faire le diagnostic correct.

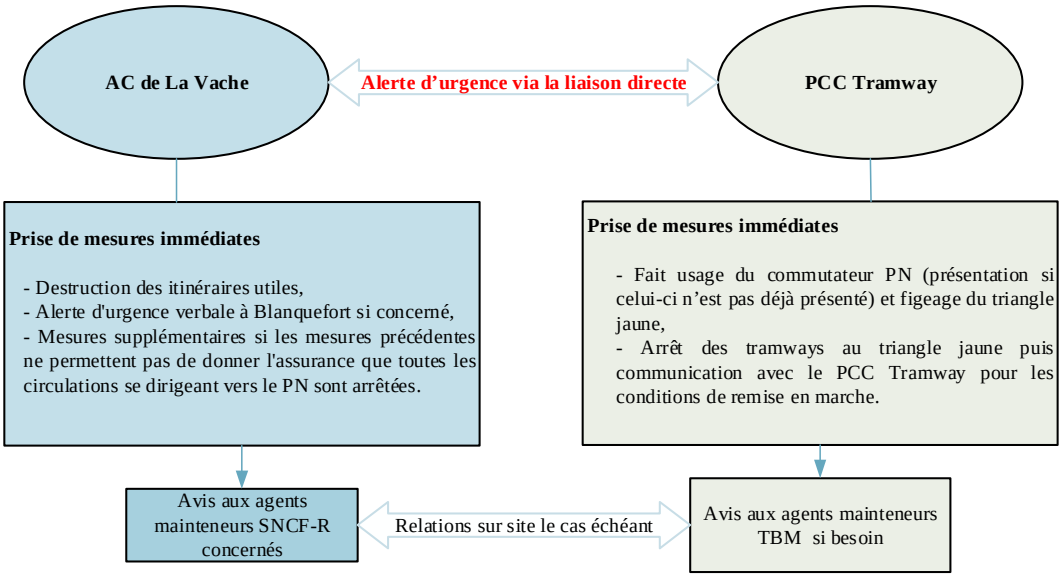
Le questionnement doit notamment porter sur :

- Le numéro du passage à niveau, sa localisation, la ligne concernée,
- L'anomalie constatée,
- Le passage d'un train alors que les barrières étaient ouvertes,
- Pour le PN 6 (SAL4), s'agit-il de barrière(s) d'entrée et /ou de sortie,
- Le constat d'une ou plusieurs barrières brisées.
- …..

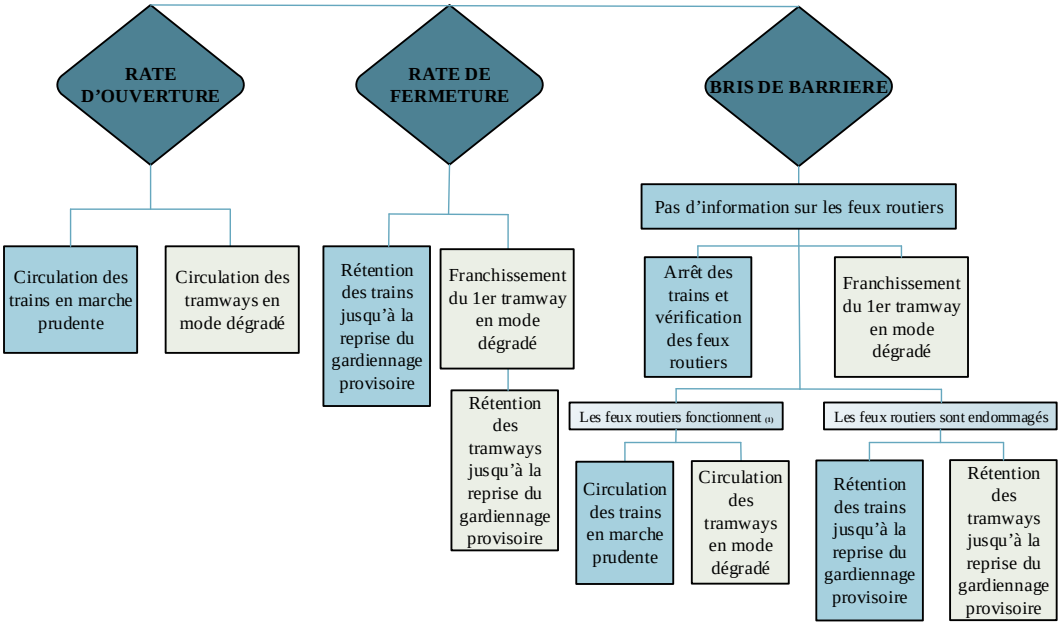
Une aide au questionnement figure en annexe 3.

5.3. Mesures à prendre en cas d'incident PN

5.3.1. Mesures immédiates

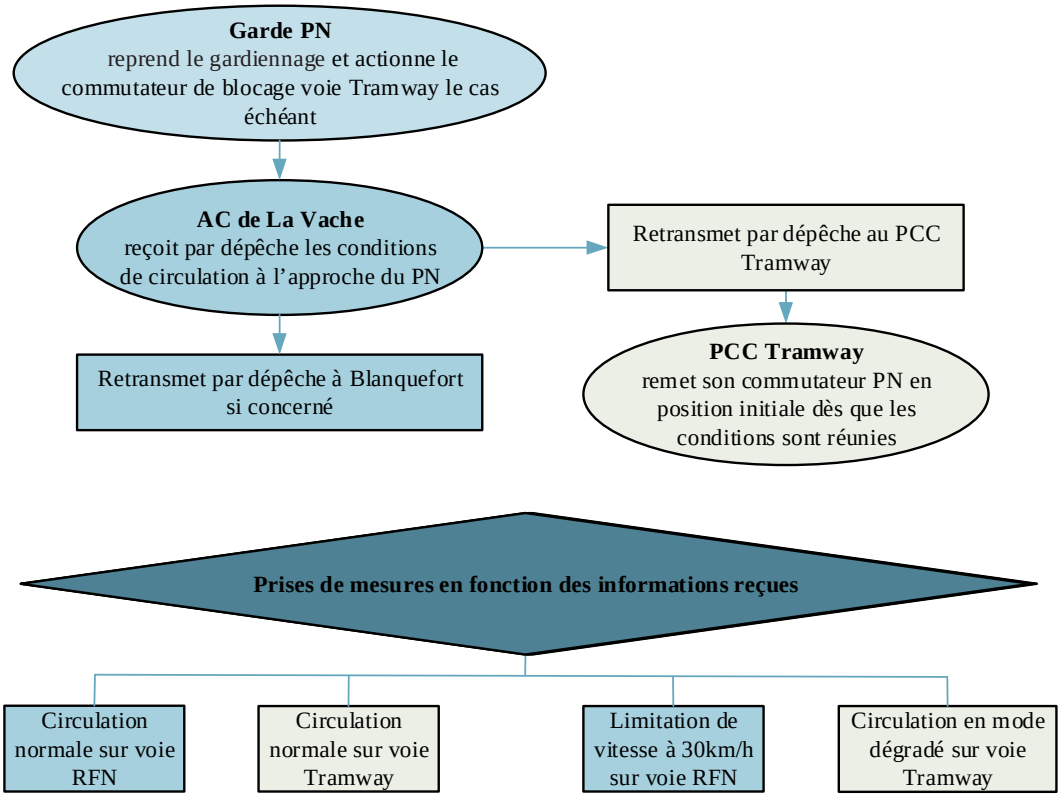


5.3.2. Conditions de franchissement du PN en attendant la reprise du gardiennage provisoire ou le rétablissement du fonctionnement normal

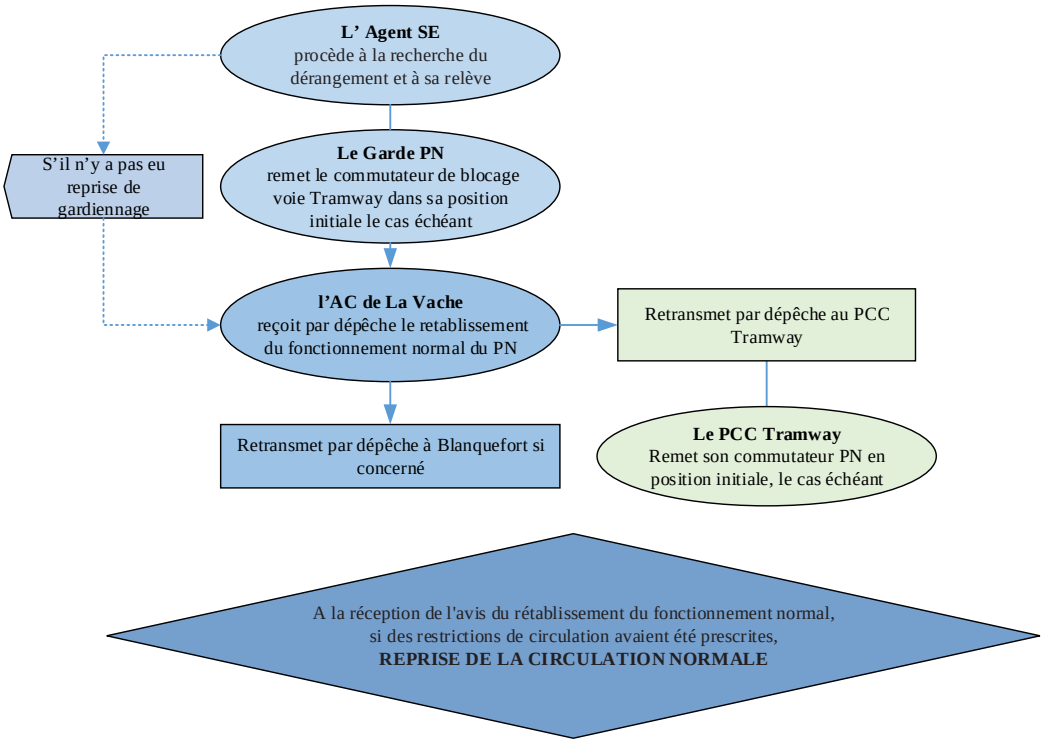


(1) On entend par fonctionnement des feux routiers le clignotement au rouge de tous les feux. Cette assurance ne peut être vérifiée que par SNCF- Réseau dans ses propres règles de l'art. Ces constations sont retransmises par dépêche au PCC Tramway.

5.3.3. Reprise du gardiennage provisoire



5.3.4. Fonctionnement normal du PN rétabli



5.3.5. Cas particulier de la mise en observation prolongée d'un PN suite à raté de fermeture

Dans le cas d'un raté de fermeture et s'il s'agit d'un dérangement dont la cause n'a pas été décelée, le rétablissement du fonctionnement normal n'est pas prononcé et le PN est mis en observation par le mainteneur SNCF-Réseau.

Cette observation consiste à laisser fonctionner l'installation sans intervenir sur celle-ci, sous la surveillance d'un agent mainteneur SNCF-Réseau qui prend les mesures utiles pour assurer si nécessaire la sécurité (mise en place de banderoles...).

Dans ce cas, l'agent mainteneur SNCF-Réseau chargé de l'observation du PN avise par dépêche l'AC de La Vache qui retransmet au PCC Tramway:

- ☞ De la mise en observation du PN, la cause du dérangement n'ayant pu être décelée,
- ☞ Que la circulation normale peut-être reprise,
- ☞ **Ou** qu'une limitation de vitesse doit être prescrite à l'approche du PN.

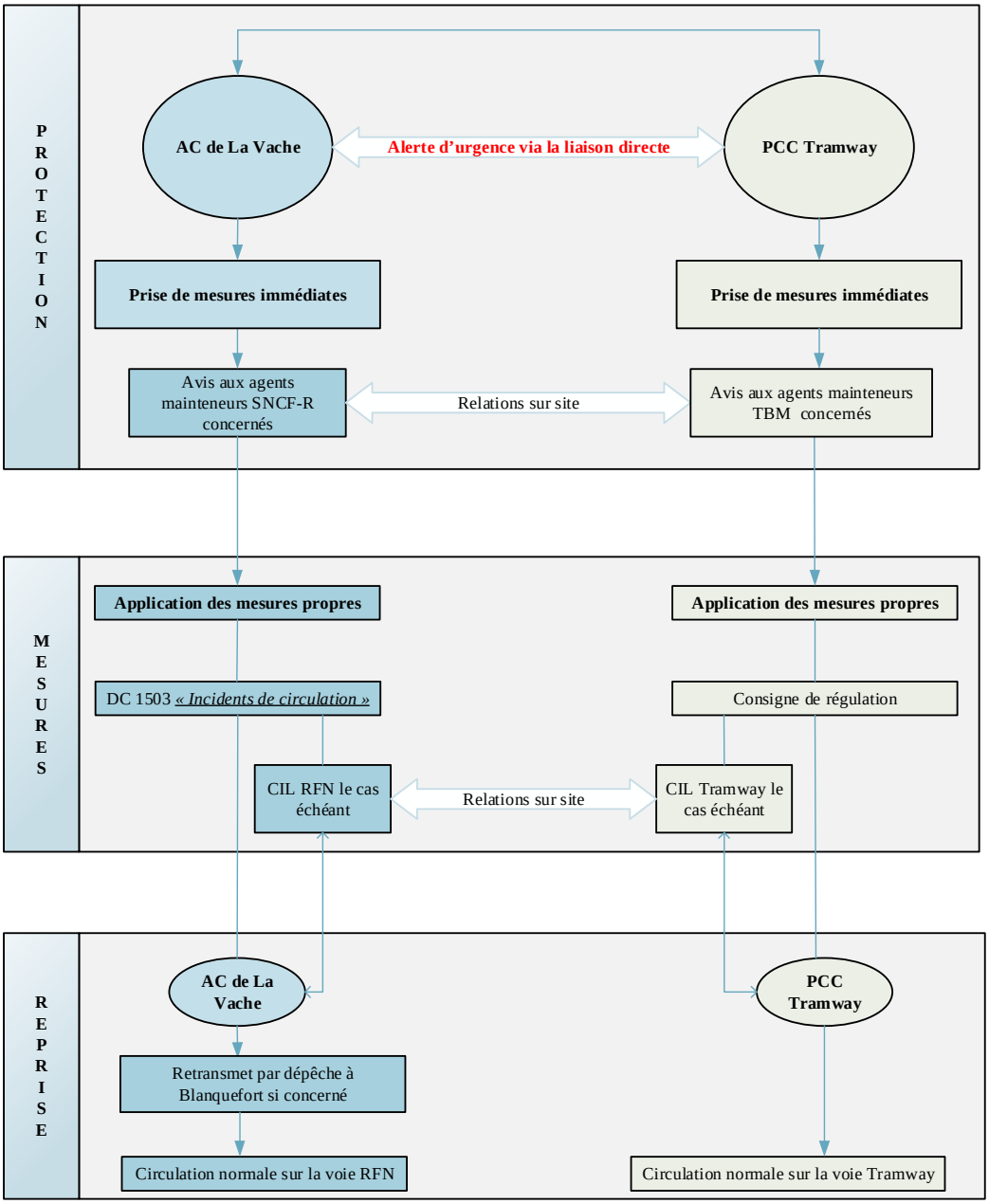
6.Mesures à prendre en cas d'incidents autres

Rappel : le principe retenu est l'information réciproque dès qu'une situation est connue et qu'elle est susceptible de conduire à minima à une présomption de danger sur l'autre réseau.

Ce principe se traduit par une alerte d'urgence.

Un schéma de principe des plateformes figure en annexe 4.

6.1. Procédure générale



6.2. Les différents cas

6.2.1. Obstacle

*Evénement inopiné et **identifié**, visible ou non (fuite de gaz par exemple), qui fait **obstruction** à la circulation.*

6.2.2. Danger ou présomption de danger

*Evénement inopiné, **identifié** et présentant un péril pour les circulations ou les personnes. A la différence d'un obstacle, un danger ne fait pas obstruction à la circulation mais nécessite des mesures particulières afin d'assurer la sécurité.*

6.2.3. Divagation de bestiaux

Animaux d'élevage, seuls ou en troupeau, dont la taille est au moins égale à celle d'un mouton.

6.2.4. Evacuation d'un train ou d'un tramway

L'alerte d'urgence doit être donnée dés lors qu'il n'y a pas d'assurance que le risque de heurt de voyageurs est écarté.

6.2.5. Tir de projectiles

Des détériorations (bris de vitre,...) entrainant des risques pour les personnes transportées peuvent être constatées sur le matériel roulant lorsqu'il ne fait aucun doute qu'elles sont la conséquence d'un acte de malveillance et que la zone où cet acte a été commis est localisée.

Si, dès la réception de l'avis de tir de projectiles, une ou plusieurs circulations ont déjà franchi la zone de danger et n'ont rien signalé, la circulation normale peut être reprise. Les avis demeurent nécessaires.

6.2.6. Avaries aux installations de traction électrique

Le gabarit de circulation est engagé ou risque de l'être par la caténaire ou la LAC ou un support ***ou*** *il y a un risque d'avarie aux pantographes ;*

Les règles d'intervention doivent être conformes à la Directive Commune Maintenance.

6.2.7. Train circulant dans des conditions dangereuses

Un train circule dans des conditions dangereuses quand un de ses véhicules comporte une anomalie compromettant la sécurité du train lui-même ; des circulations sur la voie parcourue ou sur une voie voisine ; des personnes se trouvant aux abords de la voie ; des installations ; des personnes transportées.

6.2.8. Anomalie matières dangereuses sur un train en circulation

On désigne par l'appellation "marchandises dangereuses", les matières ou objets susceptibles, par leur nature, de mettre en danger la sécurité des personnes et des biens et (ou) de nuire à l'environnement.
Le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer est interdit autrement que dans certaines conditions définies par la réglementation.

6.2.9. Dérive

Déplacement non contrôlé de véhicules mis en mouvement intempestivement à la suite d'une absence ou d'une insuffisance de freinage ou de calage ; d'une circulation dans l'impossibilité de s'arrêter à la suite d'une insuffisance de freinage.

L'alerte d'urgence doit être donnée à l'autre exploitant sous la forme: « dérive sur la voie xxx au kilomètre … dans le sens … »

6.3. Présence de personnes

Les personnes non identifiées comme liées à l'exploitation du système ferroviaire et tramways peuvent se trouver en situation de danger par méconnaissance des risques; avoir des attitudes laissant présumer un comportement suicidaire ; avoir des intentions malveillantes et provoquer ainsi des situations de danger.

Lorsqu'un exploitant est informé de la présence de personnes sur l'une ou l'autre plateforme ou à proximité de celles-ci, il faut demander à son correspondant, s'il ne l'a pas fait, de fournir toutes indications permettant d'identifier, avec certitude, la nature, l'emplacement de l'évènement ainsi qu'une estimation des risques.

Les renseignements obtenus doivent permettre d'établir le diagnostic de la situation et en particulier d'en apprécier le risque :
Risque avéré : des mesures immédiates doivent être prises ;
Absence de risque : aucune mesure de protection n'est nécessaire.

6.3.1. Présence de personnes dans la zone dangereuse et y restant

Zone dans laquelle une personne peut être heurtée par une circulation ou mise en danger par l'effet de souffle provoqué par le passage d'une circulation.

6.3.2. Présence de personnes en dehors de la zone dangereuse

L'alerte d'urgence demeure nécessaire si les personnes sont en situation de danger.

6.3.3. Accident de personne

Dans le cadre de leur intervention, des CIL dépêchés sur place évaluent et se concertent sur l'évolution de la situation.

Lorsque les pompiers, etc… souhaitent intervenir sur l'un des réseaux, ils s'adressent à l'exploitant concerné. Chaque exploitant donne l'assurance du nécessaire fait dans ses propres règles de l'art que l'on soit sur ou en dehors des PN.

Le CIL RFN, s'il est dépêché sur les lieux :

- ☞ Assure la sécurité des personnels présents sur les lieux,
- ☞ Assure l'interface avec les autorités extérieures, notamment le Commandant des Opérations de Secours et l'Officier de Police Judiciaire,
- ☞ Assure la coordination des acteurs sur le terrain,
- ☞ Décide des mesures à prendre et des priorités et se concerte avec le CIL tramway sur le nécessaire fait s'il est dépêché sur place.

La reprise de la circulation normale ou avec restriction doit être concertée et soumise à l'accord systématique du CIL RFN aux PN, qui doit prendre les dispositions prévues pour que les personnels présents ne courent plus aucun danger du fait du rétablissement de la circulation.

6.4. Dégagement et relevage de véhicules immobilisés ou deraillés

- Train : lorsque le chef de relevage estime nécessaire la prise de mesures de protection vis-à-vis des tramways et/ou de la LAC , l'intervention doit être autorisée conformément à la Directive Commune Maintenance.

- Tramway : lorsque le CIL tramway estime nécessaire la prise de mesures de protection vis-à-vis des trains et/ou de la caténaire, l'intervention doit être autorisée conformément à la Directive Commune Maintenance.

7.Besoin mainteneur infrastructure

7.1. Dérangement du feu tramway

En cas de dérangement du feu tramway (extinction ou présentation du triangle jaune sans raison apparente) et en dehors de tout dérangement PN, l'agent mainteneur TBM après avoir déterminé la cause du dérangement comme liée à un défaut provenant de SNCF-Réseau, doit solliciter l'agent mainteneur SNCF-Réseau.

☛ Dans ce cas, le PCC Tramway avise par dépêche l'AC de La Vache sous la forme suivante :

« M. (nom), agent du PCC Tramway à AC du poste de La Vache vous informe du dérangement des conditions du feu tramway au PN n° … Faire appel à l'agent SE ».

A la réception de cette dépêche, l'AC avise l'agent SE immédiatement.

Ces informations sont prises en attachement sur le document propre à chaque exploitant.

7.2. Dérangement d'un circuit de voie de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN, constaté par TBM

En cas de dérangement d'un circuit de voie de la voie Tramway faisant partie des zones de continuité d'une annonce de PN, il y a perturbation probable des installations d'annonces du PN concerné, de la signalisation Tramway, et de l'enclenchement de sens Tramway.

Le PCC Tramway, dès qu'il est avisé de ce dérangement (sur demande du mainteneur TBM en général) doit demander l'intervention d'un agent SE de SNCF Réseau pour la remise en service du circuit de voie.

☛ Dans ce cas, le PCC Tramway avise par dépêche l'AC du poste de la Vache (ou le PCD) sous la forme suivante :

« M. (nom), agent du PCC Tramway à AC du poste de La Vache, vous informe du dérangement du circuit de voie ……. au PN n°……. Faire appel à l'agent SE ».

A la réception de cette dépêche, l'AC avise l'agent SE immédiatement.

Ces informations sont prises en attachement sur le document propre à chaque exploitant.

Les mainteneurs SNCF Réseau et TBM procèdent ensuite à la relève du dérangement et s'informent mutuellement conformément aux règles de la Directive Commune Dérangements des PN.

7.3. Dérangement d'un circuit de voie de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN, constaté par l'agent SE

Dans le cas où l'agent SE détermine que le dérangement du PN provient d'un circuit de voie de la voie Tramway, il demande à l'AC de La Vache de faire appel au mainteneur TBM.

☛ Dans ce cas, l'AC de La Vache avise le PCC Tramway sous la forme suivante :

« M. (nom), AC du poste de La Vache à agent du PCC Tramway, vous informe du dérangement du circuit de voie …….de la voie Tramway au PN n°……. Faire appel au mainteneur TBM ».

A la réception de cette dépêche, le PCC Tramway avise le mainteneur TBM immédiatement.

Ces informations sont prises en attachement sur le document propre à chaque exploitant.

Les mainteneurs SNCF Réseau et TBM procèdent ensuite à la relève du dérangement et s'informent mutuellement conformément aux règles de la Directive Commune Dérangements des PN.

7.4. Interruption du trafic des tramways

Dans le cas où le trafic des tramways est interrompu pour une durée supérieure à 72h, le fonctionnement des circuits de voie n'est plus garanti et les annonces PN peuvent être perturbées.

Le PCC Tramway doit demander l'intervention d'un agent voie de SNCF Réseau pour vérifier le bon fonctionnement des PN.

☛ Dans ce cas, le PCC Tramway avise par dépêche l'AC du poste de La Vache sous la forme suivante :

« M. (nom), agent du PCC Tramway à AC du poste de La Vache, vous informe d'une interruption de trafic supérieure à 72h sur la voie Tramway. Faire appel à l'agent voie de SNCF Réseau ».

A la réception de cette dépêche, l'AC avise l'agent voie immédiatement.

Ces informations sont prises en attachement sur le document propre à chaque exploitant.

8.Enquête, Audit

- De manière générale, il y a lieu de considérer la plateforme Tramway comme en dehors du RFN.

  Un schéma de principe des plateformes figure en annexe 4.

  Selon que l'événement de sécurité se produit sur RFN ou hors RFN, l'enquête est conduite selon les dispositions propres à chaque exploitant.

  Le PN constitue une installation de sécurité RFN maintenue par SNCF-R. En cas de nécessité d'enquête à la suite d'un incident PN, celle-ci est diligentée par l'Infrapole.

  En cas de recueil d'éléments factuels nécessaire à l'accomplissement de la mission de dirigeant d'enquête, les représentants de chaque exploitant s'engagent à fournir tout élément nécessaire à l'analyse y compris les déclarations des opérateurs impliqués dans l'événement quelle que soit leur appartenance.

  En cas d'accident ou d'incident grave, Bordeaux Métropole peut s'associer à l'enquête menée par SNCF-R.

- En cas de vérification des échanges entre les 2 exploitants (contrôle, veille…), chaque partie doit pouvoir obtenir le contenu des échanges sous une forme à convenir (fax, scan, copie,…) entre les différents interlocuteurs, sur simple demande. Par exemple, le contenu des échanges de dépêches entre l'AC et le PCC Tramway.

9.Retour d’expérience

Des échanges d’informations et des actions/recommandations sont à réaliser lors de réunions de concertation, ainsi qu’à chaque évènement le nécessitant.

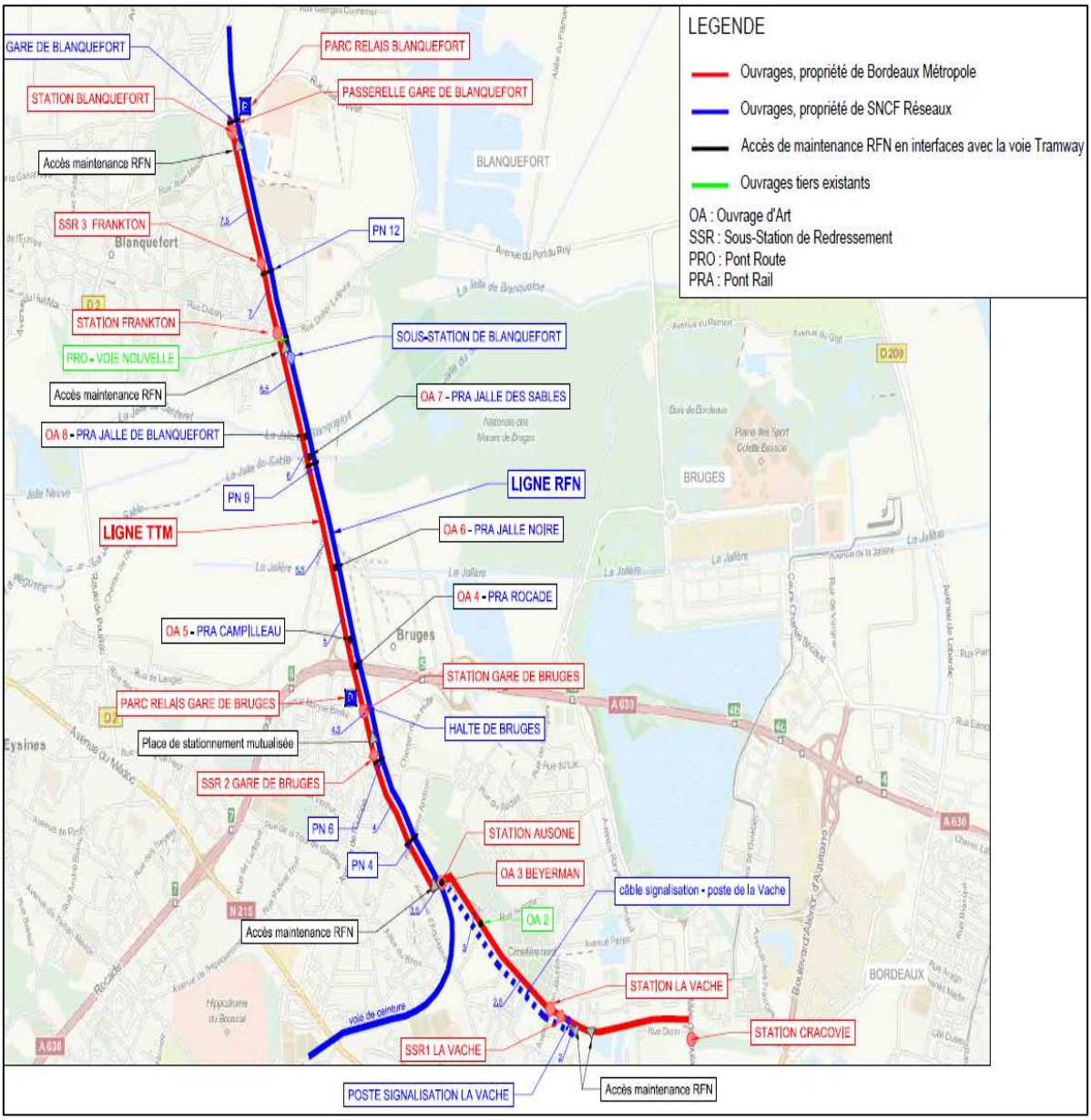
Pour suivre et améliorer la sécurité et la qualité du service, il est nécessaire que les incidents, les quasi incidents ainsi que toute difficulté survenue soient recensés et analysés. A cet effet, un répertoire des évènements doit être tenu à jour par chaque exploitant.

Ces analyses doivent permettre de déterminer des actions préventives et/ou correctives propres à éviter le retour ou l'apparition de dysfonctionnements.

Une réunion annuelle, destinée à examiner les dysfonctionnements survenus et à convenir, le cas échéant d’actions communes est organisée entre les deux exploitants.

ANNEXES

Annexe 1. Plan de situation



Annexe 2. Dépêches concernant les PN

Lors d'un dérangement PN, un certain nombre d'informations sont transmises par le garde PN à l'AC qui retransmet au PCC Tramway.
Il est fait usage des dépêches au sens du RFN. Il s'agit de communications orales assurées à l'aide de la liaison directe dédiée. Ces échanges font l'objet d'une transcription écrite en temps réel, d'un collationnement et d'un échange de numéros matérialisant leur indexation dans un système d'enregistrement propre à chaque entité.

Type de dépêches :

- « *M. - Garde du PN n° à gare (ou poste …) de … Gardiennage repris. Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN. Pouvez reprendre circulation normale sur voie Tramway* »

- *« M. … - Garde du PN n° … à gare (ou poste …) de …. Gardiennage repris J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway. Pouvez reprendre circulation normale sur voie RFN* »

- *« M. ….…. - Garde du PN n° ……. à gare (ou poste ……) de ……. – Gardiennage repris. Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN. J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway.* »

- *« M… - Garde du PN n° … à gare (ou poste …) de ……..Gardiennage repris. Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur Voie RFN. J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway. »*

- « *M. ….…. - Garde du PN n° ……. à gare (ou poste ……) de ……. – Gardiennage repris. Pouvez reprendre circulation normale des trains et des tramways »*

- *« Garde du PN n°… à gare (ou poste) .. . – Fonctionnement normal du PN n°…. rétabli pour la voie RFN et la voie Tramway. Pouvez reprendre circulation normale des trains»*

- *« M… (nom, grade) à gare (ou poste) de ….. Fonctionnement normal du PN N° … rétabli pour la voie RFN et la voie Tramway»*

Annexe 3. Aide au questionnement

Lorsque vous êtes avisé d'un incident, **pensez** immédiatement à questionner avec précision votre interlocuteur afin d'obtenir les informations nécessaires à la prise de mesures adaptées à la situation.
Les renseignements obtenus doivent permettre de faire un diagnostic correct de la situation et de prendre les mesures qui s'imposent.

Questions utiles à poser (liste non exhaustive) :

Pour tout incident :

- Quel kilomètre ?
- Voie(s) concernée(s) ?
- Train (voyageurs) arrêté à quai ?
- Conséquences ?
- N° du train (si impliqué dans l'incident)?

Divagation de bestiaux :

- Quels animaux ?
- Nombre d'animaux ?

Dérangement de PN :

- Quel est le numéro du Passage à niveau ? Sa localisation ? Sur quelle ligne ?
- Quelle anomalie avez-vous constatée ?
- Avez-vous vu passer un train alors que les barrières étaient ouvertes ?
- Pouvez-vous donner vos coordonnées (contact ultérieur si besoin de précisions) ?

Présence de personnes dans les emprises :

- Les personnes sont-elles dans la ZD ?
  - si oui, ont-elles l'intention d'entraver la circulation ? si non, sont-elles en danger ?
  - manifestent-elles ?
- Sens de déplacement des personnes ?
- Accident de personne :
  - km du heurt ?
  - km de l'arrêt ?
  - position de la personne ?
  - s'agit-il d'un suicide ?

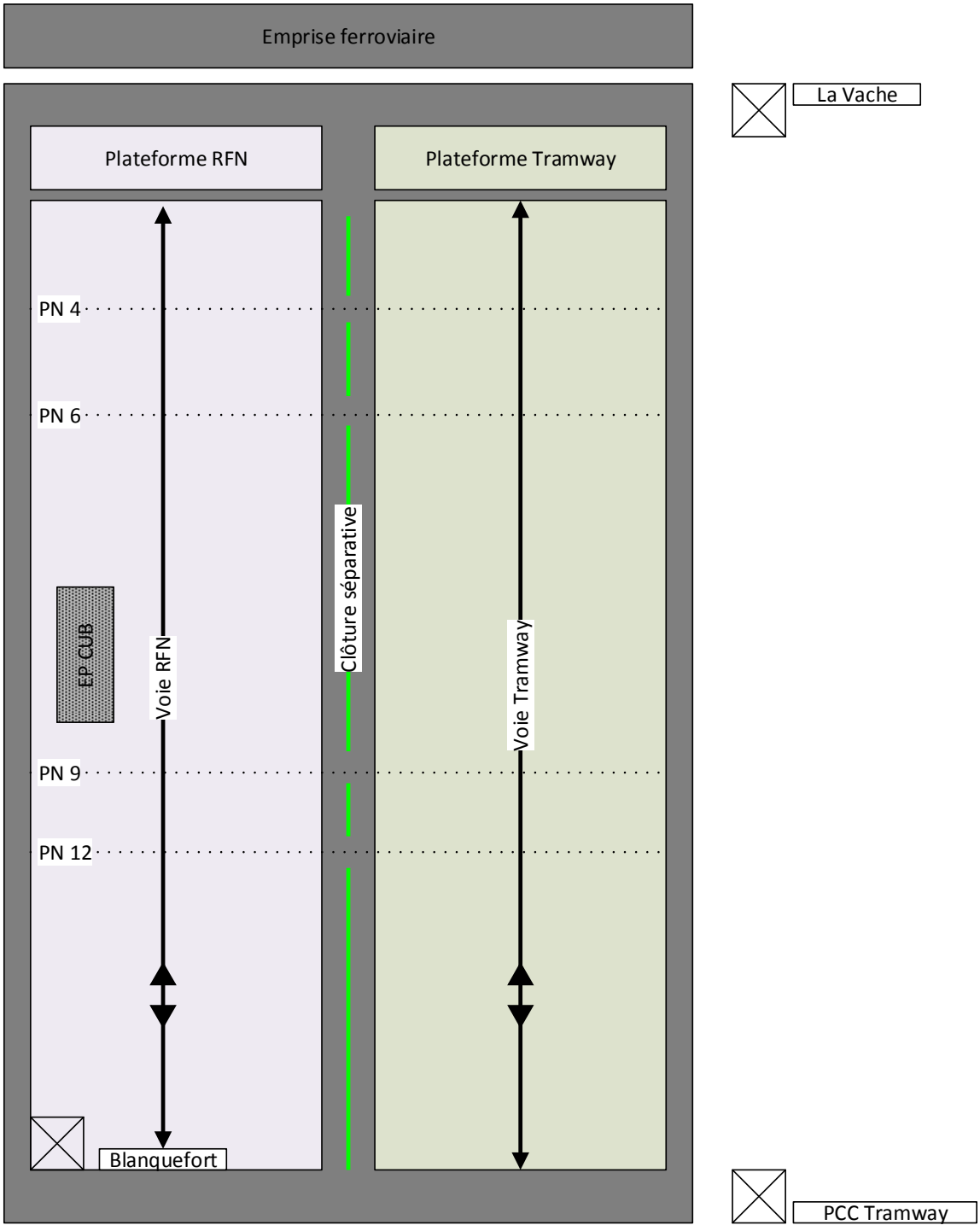
Tir ou jet de projectiles

- Y-a-t-il dégradation du matériel (vitres brisées, ..) ou blessures des voyageurs ?
- Pouvez-vous décrire le (ou les) tireurs et depuis quel endroit l'acte est commis (pont, en dehors des emprises ferroviaires, …) ?
- Le lieu où l'acte est commis ?

Anomalie matière dangereuse sur un train en circulation :

- Quelle est l'anomalie constatée ?
- Si possible, quels sont les numéros d'identification du danger ?

Annexe 4. Schéma de principe des plateformes



D'un point de vue exploitation, la voie Tramway est à considérer comme dans les emprises ferroviaires mais n'est ni une voie voisine ni une voie contiguë. Il s'agit d'une voie unique située sur une plateforme distincte de la plateforme RFN et jumelée à la voie RFN.

Fiche d'identification

Identification du texte

Titre	Directive Commune Exploitation
Référentiel	Référentiel d'établissement
Nature du texte *Niveau de confidentialité* *Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire*	Directive Commune SNCF - Bordeaux Métropole Ouvert Non
Émetteur	EIC Aquitaine Poitou-Charentes
Référence *Index utilisateur (plan de classement)* *Complément à l'index utilisateur* *Ancienne référence*	EIC APC DC 10494 (OG1E)
Date d'édition	20-06-2016
Version en cours / date	Version 01 du 20-06-2016
Date d'application	Applicable à partir du 30-10-2016
Mode de distribution initiale	Standard

Approbation

Version	*Rédacteur*		*Vérificateur*		*Approbateur*	
V 01	GROUPE DE TRAVAIL SYSTEME	07-04-2016	Laurent SARROTE DIRIGEANT DU POLE SECURITE SNCF RESEAU	16-06-2016	Gérard CAMY DEBAT DIRECTEUR DE L'ETABLISSEMENT INFRA CIRCULATION AQUITAINE POITOU-CHARENTES SNCF RESEAU	**20-06-2016**
			Sébastien DABADIE DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES ET DES DEPLACEMENTS BORDEAUX METROPOLE	16-06-2016	Nicolas FONTAINE DIRECTEUR GENERAL DE L'ADMINISTRATION BORDEAUX METROPOLE	**20-06-2016**

Groupe de travail système réuni de septembre 2015 à mars 2016 :

- Philippe MAGNE : Keolis Exploitation TBM
- Thierry BARD : Keolis Sécurité Systèmes TBM
- Pierre SOUTY : Keolis Maintenance TBM
- Véronique TURCANT : Keolis Chef de Projet tiers TBM
- Alexis COURNET : Bordeaux Métropole Chef de Projet Ligne C Blanquefort
- Jean Marc ROUFFET : Bordeaux Métropole Chef de service équipement patrimoine Transport
- Norbert CASTAN : SNCF Réseau Maintenance RFN
- Yves BALESTRA : Actirail (AMO Système)
- Frédéric PANSIER-SOUCAZE : SNCF Réseau Exploitation RFN (Rédacteur)

Textes de référence *(Textes Pères)*

- **Convention de répartition et de gestion relative aux infrastructures de la ligne C du tramway vers Blanquefort et de la ligne RFN 584 000 (Bordeaux Saint Louis – Pointe de Grave),** *Date de l'édition sous la forme 99-99-9999.*

Textes interdépendants *(Textes de même niveau apportant un complément d'information)*

- **Sans objet**

Textes remplacés

- **Sans objet**

Textes abrogés

- **Sans objet**

Historique des éditions et des versions

Edition	*Version*	*Date de version*	*Date d'application*
20-06-2016	Version 01	**20-06-2016**	Applicable à partir du 30-10-2016

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier

Distribution *(consulter le RA00001)*

Organismes de la direction de SNCF Réseau	DCF
Organismes de la direction de Bordeaux Métropole	
Entités supra régionales et territoriales	Bordeaux Métropole et Keolis Bordeaux
Sièges régionaux	
Établissements	EEQS, EE1, EE10, SVQS
~~*Organismes rattachés*~~	
Collection individuelle	Néant
Entités du périmètre concernées	Toutes.
~~*Entités hors périmètre concernées*~~	
Particularités de distribution	Standard Pole Sécurité, UO GLG, DPX Médoc, DPX PCD, Infrapôle Aquitaine, Keolis, Bordeaux Métropole.

Résumé

Ce document décrit les processus communs entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole liés à l'exploitation de la ligne C Blanquefort.

Accompagnement du texte

Ce document doit faire l'objet d'un accompagnement de la hiérarchie auprès des utilisateurs et s'assurer de leur formation.

Les dirigeants respectifs doivent vérifier la conformité de leurs documents d'application avec le présent document.

Référentiel d'établissement

Directive Commune SNCF - Bordeaux Metropole

Directive Commune Dérangements de passage à niveau

Édition du 20-06-2016

Version 01 du 20-06-2016

Applicable à partir du 30-10-2016

INFP AQN IN 00912 ()

Émetteur : Infrapôle AQUITAINE -

Document propriété de la SNCF

Sommaire

PREAMBULE **1**

OBJET **1**

1. TERMINOLOGIE / DEFINITION / ABREVIATION **3**

2. CONDITIONS DE PRESENTATION DES INDICATIONS DU FEU TRAMWAY **5**

2.1. Description du fonctionnement du feu tramway 5
2.1.1. Présentation des indications 5
2.1.2. Défaillance du PN 6
2.1.3. Conditions feu tramway 6
2.1.4. Installations complémentaires 6

3. PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES A LA PERFORMANCE DU SYSTEME **7**

3.1. Fonctionnement de la zone courte et implantation du feu tramway 7

3.2. Commutateur de blocage voie Tramway 7

4. PROCEDURES APPLIQUEES PAR SNCF RESEAU **9**

4.1. Raté d'ouverture 9
4.1.1. Reprise de gardiennage avec annonce voie RFN seule en dérangement 9
4.1.2. Reprise de gardiennage avec annonce voie Tramway seule en dérangement 10
4.1.3. Reprise de gardiennage avec les annonces des 2 voies en dérangement 10
4.1.4. Stationnement prolongé d'un train ou d'un tramway sur une zone d'annonce 10

4.2. Raté de fermeture 11

4.3. Bris de barrière 11
4.3.1. Le garde à son arrivée au PN constate qu'une seule barrière est brisée et que tous les feux routiers s'allument 11
4.3.2. Le garde à son arrivée au PN constate une autre situation 12

4.4. Autre cas de dérangement de PN 12

4.5. Dérangement de PN dû à un CDV de la voie Tramway 12

4.6. Retour à la situation normale d'un PN 13
4.6.1. Restitution par le garde 13
4.6.2. Restitution par l'agent SE 13

4.7. Remise en service d'un CDV de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN 13

5. PROCEDURES A APPLIQUER PAR LE PCC TRAMWAY **15**

5.1. Mesures à prendre par le PCC Tramway avant reprise du gardiennage d'un PN 15
5.1.1. Dérangement signalé par l'AC 15
5.1.2. Dérangement signalé par un conducteur 15
5.1.3. Stationnement prolongé d'un tramway sur une zone d'annonce 16
5.1.4. Alarme de fermeture prolongée au PN 17

5.2. Mesures à prendre par le PCC Tramway après reprise du gardiennage d'un PN 17

5.3. Mesures à prendre par le PCC Tramway après rétablissement du fonctionnement normal du PN 18
5.3.1. Après une reprise de gardiennage 18
5.3.2. Après intervention de l'agent SE sans reprise de gardiennage 18

5.4. Interruption du trafic des tramways supérieure à 72h 18
5.5. Dérangement d'un CDV de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN 18
5.5.1. Conséquences 18
5.5.2. Recherche du dérangement 19
5.5.3. Remise en service 19

6. ENQUETE, REX 21
6.1. Enquête suite à incident sur un PN 21
6.2. Retour d'expérience 21

ANNEXES 23

ANNEXE 1. ACCES DE MAINTENANCE 25
ANNEXE 2. LIVRET DE SERVICE DU PN N°…. 29
ANNEXE 3. CARNET DU PN N°…. 33
ANNEXE 4. TEXTES DE DEPECHE 37
FICHE D'IDENTIFICATION 43

Préambule

L'extension de la ligne C du tramway à Blanquefort comprend la construction et l'exploitation d'une voie Tramway établie en parallèle de la voie Réseau Ferré National (ou voie RFN), depuis l'ouvrage dénivelé de Beyreman jusqu'à la gare de Blanquefort.

Les 4 passages à niveau (PN 4, 6, 9 et 12) du RFN situés sur ce tronçon de 4 km sont communs à la voie Tramway de TBM et à la voie RFN et sont franchis par des trains et des tramways (voir les accès à l'annexe 1).

Origine de la création ou de la modification du texte :

La « CONVENTION DE REPARTITION ET DE GESTION relative aux infrastructures ferroviaires de la ligne C du tramway à Blanquefort et de la ligne RFN 584000 » convenue entre Bordeaux Métropole et SNCF implique de décrire dans des directives communes les règles d'exploitation et de maintenance.

Cette convention est déclinée en trois documents :

- Une Directive Commune Exploitation (mesures d'exploitation SNCF et BM),
- Une Directive Commune Maintenance (mesures à prendre en cas de maintenance et de travaux),
- La présente Directive Commune Dérangements de Passage à Niveau, qui vient compléter les 2 précédentes.

Objectifs du texte :

Ce texte a pour objectif à chaque exploitant et chaque gestionnaire d'infrastructure de décliner ces directives communes dans des textes opérationnels internes.

Utilisateurs du texte :

Ce document est destinés aux exploitants et aux mainteneurs de SNCF Réseau d'une part, et de Bordeaux Métropole (ou de son prestataire) d'autre part.

Résumé des principales évolutions et des nouveautés :

Sans objet.

Objet

Le présent document décrit les modalités d'interface entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole pour les dérangements de passages à niveau entre l'ouvrage de Beyreman et la gare de Blanquefort.
De cette directive sont déclinés les textes opérationnels internes propres à chaque entité.

1. Terminologie / Définition / Abréviation

AC : Agent Circulation SNCF Réseau du Poste de La Vache, ou Agent Circulation du PCD de Bordeaux qui reprend les missions dévolues au poste de La Vache pendant sa fermeture,

BCRG : Boitier de Commutateurs de Reprise de Gardiennage,

BM : Bordeaux Métropole,

CDV : Circuit de Voie

Fnt A : commutateur de fonctionnement automatique des annonces

IHM : Interface Homme Machine,

PCC Tramway : Poste de Commande Centralisée du Tramway,

PCD : Poste de Commande à Distance SNCF de Bordeaux St Jean,

PN à SAL : Passage à Niveau à Signalisation Automatique Lumineuse,

RFN : Réseau Ferré National,

SE : Service Electrique de SNCF Réseau, chargé de la maintenance des PN,

TBM : Transports de Bordeaux Métropole.

2. Conditions de présentation des indications du feu tramway

L'expression « feu tramway » désigne par convention le feu spécial de passage des tramways aux PN de la ligne C situés entre la Bif de Beyreman et la gare de Blanquefort.

SNCF-Réseau n'a pas la gestion de la maintenance et de l'exploitation du feu tramway, mais les conditions de son fonctionnement sont fournies par les installations RFN du PN.

Il est nécessaire que les agents SNCF (garde du PN et Agent SE) connaissent les règles de franchissement des PN par les tramways.

2.1. Description du fonctionnement du feu tramway

2.1.1. Présentation des indications

Le feu tramway destiné aux conducteurs de tramway pour le franchissement des PN, présente les indications suivantes :

- feu bleu fixe, provoqué par fermeture du PN suite au déclenchement de l'annonce par un tramway. Ce signal donne aux conducteurs de tramway, une autorisation de franchissement du PN, sans marquer d'arrêt (fonctionnement normal du PN) [1];
- triangle jaune fixe :
    - en absence de tramway dans la zone d'annonce du PN,
    - durant une annonce tant que les barrières ne sont pas fermées,
    - suite à une défaillance des barrières du PN (brisées ou non basses),
    - par la manœuvre du commutateur PN par le PCC Tramway,
    - par la manœuvre du commutateur de blocage par le garde PN,
    - en cas de défaillance du système de présentation du feu tramway.
- feu éteint : en cas de défaillance du feu tramway (feu bleu ou triangle jaune éteints).

Dans les cas de triangle jaune fixe ou de feu éteint, les conducteurs de tramway appliquent les mesures suivantes :

- arrêt en amont du feu tramway,
- appel du PCC Tramway,
- le cas échéant, et après autorisation du PCC Tramway, franchissement du PN en mode dégradé en respectant les règles suivantes :
    - allumage des feux de détresse,
    - action répétée du gong,
    - vitesse maxi de 10km/h.

[1] Les tramways circulent à 70km/h en ligne, et à 40km/h au franchissement des PN et intersections routières

2.1.2. Défaillance du PN

Lors de l'approche d'un tramway ayant déclenché l'annonce (et en dehors d'une défaillance du feu tramway), le bris de barrières ou l'absence de fermeture des barrières[2] aboutissent à la présentation du triangle jaune fixe sur le feu tramway.

2.1.3. Conditions feu tramway

Le traitement des conditions PN nécessaires au fonctionnement du feu tramway est réalisé dans la guérite PN. Ces conditions sont assemblées par SNCF Réseau qui délivre à BM un signal unique, désigné dans ce qui suit « conditions feu tramway au PN », commun pour les 2 feux tramway (sens impair et pair) de chaque PN.

Pour chaque PN, 4 informations venant de la guérite de signalisation du RFN conditionnent la présentation de l'indication au feu bleu fixe :

- annonce « voie Tramway » déclenchée (Impaire ou Paire),
- barrières en position basse,
- intégrité des barrières,
- commutateur de blocage « Feux Tramway » en position « ouverture » (avec remontée d'état sur l'IHM du PCC Tramway).

2.1.4. Installations complémentaires

Au PCC Tramway, l'IHM est équipé d'un commutateur par PN permettant de présenter manuellement le triangle jaune sur le feu tramway en cas de nécessité d'arrêt immédiat des circulations tramway :

- attente de la reprise de gardiennage,
- anomalie constatée et signalée par un conducteur,
- etc...

La manœuvre de ce commutateur PN, inhibe l'alarme « fermeture prolongée » jusqu'à sa remise en position normale.

[2] L'allumage des feux R24 n'est pas contrôlé dans le fonctionnement du feu tramway.

3. Prescriptions complémentaires relatives à la performance du système

3.1. Fonctionnement de la zone courte et implantation du feu tramway

Le point d'implantation du feu tramway se situe près de la chaussée (la distance entre le bord extérieur de la chaussée et le feu tramway est de l'ordre de 10 m), ce qui donne au conducteur la visibilité sur les installations du PN afin de pouvoir décrire un éventuel dérangement.

Quand le tramway approche un PN où la signalisation présentée par le feu tramway est le triangle jaune, l'arrêt du tramway devant ce signal engage la zone courte (ZC) dite « zone PN ». La présence du premier essieu du tramway sur la zone courte permet, le cas échéant, de déclencher la fermeture du PN.

La zone courte maintient la signalisation automatique lumineuse présentée jusqu'au dégagement aval du PN.

3.2. Commutateur de blocage voie Tramway

Lors de la reprise de gardiennage, il peut être nécessaire de réduire la vitesse des circulations à une vitesse de 30 km/h maxi :

- pour la voie RFN, cela fait l'objet d'une dépêche transmise par le garde PN à l'AC qui prend les mesures (ordre délivré à chaque train).
- pour la voie Tramway, un commutateur de blocage est à disposition du garde afin de figer la signalisation tramway au triangle jaune fixe. Ainsi, aucune dépêche pour imposer un taux de vitesse à chaque tramway n'est nécessaire.

L'action du commutateur de blocage entraine la présentation du triangle jaune sur le feu tramway. En complément, l'état de la position de ce commutateur de blocage à pied d'œuvre manœuvré par le garde PN est renvoyé sur l'IHM du PCC Tramway (contrôle complémentaire).

Pour mémoire, le commutateur de blocage peut être utilisé en application d'une procédure de travaux, notamment en cas d'Engagement Fugitif du Gabarit de la voie Tramway.

4. Procédures appliquées par SNCF Réseau

Les échanges entre AC et PCC Tramway sont décrits dans la Directive Commune Exploitation.

Lorsqu'il reçoit des informations relatives à un dérangement de PN, l'AC :

- prend les mesures immédiates de protection,
- alerte d'urgence le PCC Tramway en l'informant de la nature du dérangement (ou de son évolution).

Cela se produit, par exemple, lorsqu'un usager de la route avise l'AC par le téléphone du PN que le PN est resté fermé durant un délai supérieur à 5mn (cf. consigne sur les pancartes de téléphone) sans aucun passage de train ni de tramway.

Après reprise du gardiennage, dès qu'il reçoit la dépêche du garde PN, l'AC :

- applique les mesures de restriction à 30 km/h ou de reprise de circulation normale des trains,
- retransmet par dépêche au PCC Tramway la dépêche reçue du garde PN.

Le PCC Tramway applique les mesures correspondantes pour chaque situation dont il est avisé par l'AC (alerte de dérangement, dépêche du garde PN, situation normale rétablie). Voir le chapitre 5.

4.1. Raté d'ouverture

« En dehors de toute approche ou passage d'une circulation, les feux routiers du PN sont allumés ou présentent un aspect anormal ou une ou plusieurs barrières sont fermées. ».

L'AC applique la directive Commune Exploitation.

Dès que la reprise de gardiennage est effective, selon la (ou les) annonce(s) voie en dérangement découverte(s) par le garde PN, se reporter aux cas 4.1.1. , 4.1.2 ou 4.1.3.

4.1.1. Reprise de gardiennage avec annonce voie RFN seule en dérangement

Lors de la reprise du gardiennage du PN, le garde :

- maintient le fonctionnement automatique de l'annonce voie Tramway,
- met le commutateur Fnt A de la voie RFN sur HS,
- transmet à l'AC la dépêche suivante (annexe 4) :
    - « M. …… - garde du PN N° ……. à gare (ou poste ……..) de …… – Gardiennage repris,
    - Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN,
    - Pouvez reprendre circulation normale sur voie Tramway »

Dès la réception de cette dépêche, l'AC la retransmet immédiatement par dépêche au PCC Tramway et chaque exploitant applique ses propres mesures.

4.1.2. Reprise de gardiennage avec annonce voie Tramway seule en dérangement

Lors de la reprise du gardiennage du PN, le garde :

- maintient le fonctionnement automatique de l'annonce voie RFN,
- fige les feux tramway au triangle jaune par action sur le commutateur de blocage,
- met le commutateur Fnt A de la voie Tramway sur HS,
- transmet à l'AC la dépêche suivante (annexe 4) :
    - « M. ……. - garde du PN N° ……. à gare (ou poste …….) de ……. – Gardiennage repris,
    - J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway,
    - Pouvez reprendre circulation normale sur voie RFN ».

Dès la réception de cette dépêche, l'AC la retransmet immédiatement par dépêche au PCC Tramway et chaque exploitant applique ses propres mesures.

4.1.3. Reprise de gardiennage avec les annonces des 2 voies en dérangement

Lors de la reprise du gardiennage du PN, le garde :

- fige les feux tramway au triangle jaune par action sur le commutateur de blocage,
- met les commutateurs Fnt A de la voie RFN et de la voie Tramway sur HS,
- transmet à l'AC la dépêche suivante (annexe 4) :
    - « M. ……. - garde du PN N° ……. à gare (ou poste …….) de ……. – Gardiennage repris,
    - Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN,
    - J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway ».

Dès la réception de cette dépêche, l'AC la retransmet immédiatement par dépêche au PCC Tramway et chaque exploitant applique ses propres mesures.

4.1.4. Stationnement prolongé d'un train ou d'un tramway sur une zone d'annonce

Un PN peut être maintenu fermé par l'arrêt prolongé d'une circulation (train ou tramway) sur la zone d'annonce du PN à la suite d'un incident (détresse, incident technique, accident de personne...).

Les conséquences pour les circulations routières étant identiques, l'AC avisé du maintien du PN à la fermeture, prend les mesures décrites ci-dessus pour un raté d'ouverture de ce PN.

Les mesures à prendre par le PCC Tramway, s'il est avisé de l'arrêt prolongé d'un tramway, sont décrites à l'article 5.1.3.

4.2. Raté de fermeture

« A l'approche ou au passage d'une circulation : plusieurs feux routiers du PN restent éteints ou présentent un aspect anormal ; ou une ou les deux barrières d'un PN à SAL 2 restent ouvertes ou une ou les deux barrières d'entrée d'un PN à SAL 4 restent ouvertes. »

L'AC applique la directive Commune Exploitation.

Lors de la reprise du gardiennage du PN, le garde :

- fige les feux tramway au triangle jaune par action sur le commutateur de blocage,
- transmet à l'AC la dépêche suivante (annexe 4) :
    - « M. ……. - garde du PN N° ……. à gare (ou poste …….) de ……. – Gardiennage repris,
    - Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN,
    - J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway ».

Dès la réception de cette dépêche, l'AC la retransmet immédiatement par dépêche au PCC Tramway et chaque exploitant applique ses propres mesures.

4.3. Bris de barrière

« Une ou les deux barrières d'un PN à SAL 2 sont cassées ou une ou les deux barrières d'entrée d'un PN à SAL 4 sont cassées de telle sorte qu'elles ne s'opposent plus au franchissement du PN fermé. De plus, il y a lieu de considérer un bris de barrière lorsque cette ou ces deux barrières oscillent ou présentent un aspect anormal. »

L'AC applique la directive Commune Exploitation.

Dès que l'AC en est avisé, et tant qu'il n'a pas obtenu l'assurance que tous les feux routiers fonctionnent, ou s'il obtient l'assurance qu'un ou plusieurs feux routiers ne s'allument pas, il arrête et retient les circulations.

Si aucune information fiable sur le fonctionnement des feux routiers du PN n'a pu être obtenue, et que l'agent mainteneur voie ou SE ne peut se rendre au PN avant le premier train, le fonctionnement des feux routiers est vérifié par le conducteur de cette circulation.

Si l'AC obtient l'assurance que tous les feux routiers s'allument, il avise le PCC Tramway par dépêche et chaque exploitant applique ses propres mesures.

4.3.1. Le garde à son arrivée au PN constate qu'une seule barrière est brisée et que tous les feux routiers s'allument

Lors de la reprise du gardiennage du PN, le garde :

- transmet à l'AC la dépêche suivante (annexe 4) :
    - « M. ……. - garde du PN N° ……. à gare (ou poste …….) de ……. – Gardiennage repris,

- Pouvez reprendre circulation normale des trains et des tramways »[3].

- le garde tire une banderole devant la demi-barrière brisée à chaque fermeture du PN pour un train ou pour un tramway.

Dès la réception de cette dépêche, l'AC la retransmet immédiatement par dépêche au PCC Tramway et chaque exploitant applique ses propres mesures.

4.3.2. Le garde à son arrivée au PN constate une autre situation

Appliquer les mesures décrites à l'article 4.4.

4.4. Autre cas de dérangement de PN

Lorsque le garde constate une situation autre que celles décrites précédemment aux articles 4.1, 4.2, 4.3, notamment **quand la situation est normale à son arrivée au PN,** le garde :

- fige les feux tramways au triangle jaune par action sur le commutateur de blocage,
- transmet à l'AC la dépêche suivante (annexe 4) :
  - « M. ……. - garde du PN N° ……. à gare (ou poste …….) de ……. – Gardiennage repris,
  - Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN,
  - J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway ».
- à l'approche d'un train ou d'un tramway, prend si besoin les mesures nécessaires (fermeture manuelle ou banderole(s) ou feu(x)).

Dès la réception de cette dépêche, l'AC la retransmet immédiatement par dépêche au PCC Tramway et chaque exploitant applique ses propres mesures.

4.5. Dérangement de PN dû à un CDV de la voie Tramway

Dans le cas où l'agent SE détermine qu'un dérangement du PN provient d'un circuit de voie faisant partie de la voie Tramway, il fournit les informations à l'AC et lui demande de faire appel (via le PCC Tramway) au mainteneur TBM. L'AC transmet la dépêche suivante (annexe 4) :

« M. (*Nom*), AC de la Vache (ou du PCD) à PCC Tramway, vous informe du dérangement du circuit de voie …….de la voie Tramway au PN N°……. Faire appel au mainteneur TBM ».

Le PCC Tramway appelle le mainteneur TBM.

Les mainteneurs SNCF Réseau et TBM procèdent à la relève du dérangement selon les modalités de l'article 5.5.2.

[3] Jusqu'à la relève du dérangement, la non-fermeture complète de la demi-barrière brisée entraîne la présentation du triangle jaune, même si les mesures prises au PN autorisent la circulation normale.

4.6. Retour à la situation normale d'un PN

4.6.1. Restitution par le garde

Après signature du carnet du PN (voir annexe 3) par l'agent SE, le garde :

- cadenasse, s'il y a lieu, le ou les commutateurs Fnt A de la voie RFN et de la voie Tramway sur ES,
- place, s'il y a lieu, le commutateur de blocage de la voie Tramway en position normale,
- transmet à l'AC la dépêche suivante (annexe 4) :
    - « M. ……. - garde du PN N° ……. à gare (ou poste …….) de …… – Fonctionnement normal de l'installation rétabli pour la voie RFN et la voie Tramway,
    - (le cas échéant) pouvez reprendre circulation normale des trains sur voie RFN. »

Dès la réception de cette dépêche, l'AC la retransmet immédiatement par dépêche au PCC Tramway et chaque exploitant applique ses propres mesures.

4.6.2. Restitution par l'agent SE

Si l'Agent SE rétablit le fonctionnement normal du PN alors que le gardiennage n'a pas été repris, il transmet à l'AC la dépêche suivante (annexe 4) :

- « M. (*nom, grade*) à gare (ou poste …….) de …….. – Fonctionnement normal du PN N° ……. rétabli sur voie RFN et sur voie Tramway ».

Dès la réception de cette dépêche, l'AC la retransmet immédiatement par dépêche au PCC Tramway et chaque exploitant applique ses propres mesures.

4.7. Remise en service d'un CDV de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN

A la suite d'un dérangement de CDV de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN, sa remise en service (après vérifications et essais) est **toujours** prononcée par l'agent SE de SNCF Réseau (voir article 5.5.3).

A cet effet, il transmet une dépêche au PCC Tramway sous la forme suivante (annexe 4) :

« M. (*nom*), agent SE de SNCF Réseau à PCC Tramway, vous informe du bon fonctionnement du circuit de voie ……. de la voie Tramway au PN N°……., le (*date*) à (*heures et minutes*) ».

5. Procédures à appliquer par le PCC Tramway

5.1. Mesures à prendre par le PCC Tramway avant reprise du gardiennage d'un PN

5.1.1. Dérangement signalé par l'AC

Lorsque le PCC Tramway reçoit une alerte de l'AC, la nature du dérangement du PN doit être précisée. Il prend les dispositions suivantes :

- actionne immédiatement son commutateur de PN afin de figer au triangle jaune le feu tramway,
- applique ses mesures propres jusqu'à la reprise du gardiennage par la SNCF.

5.1.2. Dérangement signalé par un conducteur

Lorsque le PCC Tramway reçoit d'un conducteur de tramway l'information de présentation du triangle jaune ou du feu tramway éteint à un PN, alors qu'il n'a pas connaissance d'un incident sur ce PN, le PCC Tramway actionne immédiatement son commutateur de PN sur « fermeture » afin de figer la situation du feu tramway.

5.1.2.1. Tramway arrêté au triangle jaune suite à incident de barrière (brisée ou non basse)

Si le tramway est arrêté par un signal présentant le triangle jaune suite à un incident de barrière, le PCC Tramway applique les mesures suivantes :

- il questionne le conducteur du tramway sur l'état du PN (voir directive Commune Exploitation),
- il alerte d'urgence l'AC sur l'état du PN,
- si le triangle jaune est dû à un bris de barrières et si un obstacle s'oppose au franchissement => le franchissement du PN n'est pas possible et le rebroussement peut être envisagé,
- si le triangle jaune est dû à un bris de barrière et que la ou les barrières cassées ne gênent pas le passage :
    - le PCC Tramway autorise le franchissement du PN en mode dégradé de ce premier tramway,
    - le PCC Tramway bloque les tramways suivants aux stations encadrantes.

Pour ce dernier point, le PCC Tramway délivre au conducteur une autorisation exceptionnelle de franchissement du PN en mode dégradé sans attendre la connaissance de l'état de fonctionnement des feux routiers R24.

Cette mesure a pour objectif de ne pas immobiliser un tramway en situation d'arrêt prolongé devant le feu tramway, ce qui pourrait inciter les usagers de la route à franchir le PN alors qu'un train RFN pourrait survenir.

5.1.2.2. Tramway arrêté devant un feu tramway présentant un triangle jaune sans raison apparente ou un feu éteint

Si le feu tramway présente le triangle jaune alors que le PN ne présente pas d'anomalies visibles ou que le feu tramway est éteint, le PCC Tramway applique les mesures suivantes :

- il questionne le conducteur du tramway sur l'état du PN (voir directive Commune Exploitation),
- il autorise le franchissement du PN en mode dégradé de ce premier tramway,
- il bloque les tramways suivants aux stations encadrantes,
- il déclenche l'appel du mainteneur TBM,

La procédure de recherche d'incident sur le feu tramway reste de la responsabilité du mainteneur TBM.

Si le mainteneur TBM constate que le dérangement provient des « conditions feu tramway au PN », le dérangement affecte alors les installations de sécurité RFN et il faut faire appel à l'Agent SE de SNCF Réseau.

A cet effet, le PCC Tramway transmet une dépêche à l'AC de la Vache (ou du PCD) sous la forme suivante (annexe 4) :

« M. (nom) agent du PCC Tramway à AC de la Vache (ou du PCD), vous informe du dérangement des conditions du feu tramway au PN N° ….. Faire appel à l'agent SE ».

A la réception de cette dépêche, l'AC appelle l'agent SE d'astreinte.

Si ce sont les conditions d'allumage du feu tramway qui sont en cause et non le PN lui-même, le gardiennage n'a pas à être repris.

A la fin de son intervention, l'agent SE transmet une dépêche au PCC Tramway sous la forme suivante (annexe 4) :

« M. (*nom*), agent SE de SNCF Réseau à PCC Tramway, vous informe du bon fonctionnement des conditions feu tramway au PN N°……., le (*date*) à (*heures et minutes*) ».

A la suite de la réception de cette dépêche, le PCC Tramway applique ses propres mesures (en concertation avec le mainteneur TBM).

5.1.3. Stationnement prolongé d'un tramway sur une zone d'annonce

Un PN peut être maintenu fermé par l'arrêt prolongé d'un tramway sur la zone d'annonce du PN à la suite d'un incident (détresse, incident technique, accident de personne...).

Le PCC Tramway, dès qu'il est informé de l'arrêt prolongé d'un tramway, doit acquérir l'assurance que celui-ci est sur la zone d'annonce d'un PN par la connaissance d'une des informations suivantes :

- le tramway est arrêté en aval du panneau « Annonce PN N°… »,
- le conducteur visualise feu tramway au bleu,
- le conducteur voit l'état du PN, ou est arrêté en amont du panneau « Dégagement ZC »,
- …,

Après avoir acquis cette assurance et sans attendre le déclenchement de l'alarme de fermeture prolongée des barrières (article 5.1.4), le PCC Tramway alerte d'urgence l'AC qui prend les mesures prévues pour un raté d'ouverture de ce PN (voir article 4.1).

5.1.4. Alarme de fermeture prolongée au PN

Pour chaque PN, le PCC Tramway dispose sur son IHM d'une alarme qui se déclenche lorsque les barrières du PN sont fermées depuis un délai prédéfini et paramétrable[4].

Dès le déclenchement de l'alarme, le PCC Tramway :

- alerte immédiatement l'AC qui conclut au raté d'ouverture,
- applique les mesures du raté d'ouverture,
- actionne en position « fermeture » le commutateur du PN afin de figer le feu tramway au triangle jaune (cette action inhibe l'alarme « fermeture prolongée » jusqu'au retour en position « ouverture » du commutateur PN[5]),
- acquitte l'alarme.

5.2. Mesures à prendre par le PCC Tramway après reprise du gardiennage d'un PN

Dès que le gardiennage est repris et que l'utilisation du commutateur de blocage est nécessaire, le PCC Tramway visualise par un voyant sur son IHM, l'action sur le commutateur de blocage par le garde du PN.

Mesures à prendre par le PCC Tramway jusqu'à la fin du gardiennage :

- Cas général :
    - maintient le commutateur PN sur « fermeture »,
    - autorise le franchissement du PN en mode dégradé pour tous les tramways.
- Cas particuliers :
    - dans le cas d'une seule demi-barrière brisée avec tous les feux qui fonctionnent, la non fermeture de la demi-barrière brisée ne permet pas de réunir les conditions de présentation du feu bleu. Dans ce cas, bien que la dépêche transmise par l'AC prescrive la circulation normale des tramways, le commutateur PN du PCC Tramway reste en position « fermeture » et le franchissement du PN se fait dans les mêmes conditions que le cas général.
    - dans le cas d'un raté d'ouverture, si le dérangement affecte uniquement la voie RFN et après réception de la dépêche par l'AC indiquant le bon fonctionnement de la voie Tramway, le PCC Tramway peut remettre le commutateur PN en position « ouverture ». Dès que le commutateur PN est remis en position « ouverture », les conditions sont réunies pour la présentation du feu bleu fixe et le PCC Tramway autorise le franchissement normal du PN par les tramways.

[4] A la mise en service de la ligne, le délai envisagé est de 8 minutes. Ce délai est susceptible d'être modifié si nécessaire (dans la limite de 5 à 10 mn, à l'issue d'un REX concernant la fréquence de déclenchement, par exemple).

[5] L'utilisation du commutateur de blocage situé au PN et manœuvré par un agent SNCF (garde PN,…) inhibe également l'alarme « fermeture prolongée » au PCC Tramway jusqu'à sa remise en position initiale.

5.3. Mesures à prendre par le PCC Tramway après rétablissement du fonctionnement normal du PN

5.3.1. Après une reprise de gardiennage

Dès qu'il reçoit de l'AC la dépêche l'informant du fonctionnement normal, le PCC Tramway remet son commutateur PN en position « ouverture ».

Dès que le commutateur PN est remis en position « ouverture », les conditions sont réunies pour la présentation du feu bleu fixe et le franchissement normal du PN par les tramways.

5.3.2. Après intervention de l'agent SE sans reprise de gardiennage

Si le fonctionnement normal du PN est rétabli par l'agent SE sans qu'il y ait eu reprise du gardiennage, dès qu'il reçoit de l'AC la dépêche l'informant du fonctionnement normal, le PCC Tramway remet le commutateur PN en position « ouverture ».

Les conditions sont réunies pour la présentation du feu bleu fixe et le franchissement normal du PN par les tramways.

5.4. Interruption du trafic des tramways supérieure à 72h

Dans le cas où le trafic des tramways est interrompu pour une durée supérieure à 72h, le fonctionnement des circuits de voie n'est plus garanti et les annonces PN peuvent être perturbées.

Le PCC Tramway doit demander l'intervention d'un agent voie de SNCF Réseau pour vérifier le bon fonctionnement des PN.

A cet effet, le PCC Tramway transmet une dépêche à l'AC de la Vache (ou du PCD) sous la forme suivante (annexe 4) :

« M. (*nom*) agent du PCC Tramway à AC de la Vache (ou du PCD), vous informe d'une interruption de trafic supérieure à 72h sur la voie Tramway. Faire appel à l'agent voie de SNCF Réseau ».

A la réception de cette dépêche, l'AC appelle l'agent voie d'astreinte.

5.5. Dérangement d'un CDV de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN

5.5.1. Conséquences

En cas de dérangement d'un CDV de la voie Tramway faisant partie des zones de continuité d'une annonce de PN[6], il y a perturbation probable des installations suivantes :

- Annonce du PN concerné

[6] La maintenance de ces CDV est sous la responsabilité de SNCF Réseau.

- Si la non libération du CDV intervient après le passage d'un tramway, risque de raté d'ouverture,
- Si la non libération du CDV intervient avant le passage d'un tramway, le PN n'est pas impacté tant qu'un tramway ne déclenche pas d'annonce,

- Signalisation tramway,
- Enclenchement de sens tramway.

Dès que le mainteneur TBM détermine que le circuit de voie en dérangement fait partie de l'annonce du PN, il fait appel **immédiatement** à l'agent SE de SNCF Réseau.

A cet effet, le PCC Tramway[7] avise par dépêche l'AC du poste de la Vache (ou le PCD) sous la forme suivante (annexe 4) :

« M. (*nom*), agent du PCC Tramway, à AC du poste de La Vache (ou du PCD) vous informe du dérangement du circuit de voie …….de la voie Tramway au PN N°……. Faire appel à l'agent SE ».

L'AC appelle l'agent SE et lui transmet les informations de la dépêche.

5.5.2. Recherche du dérangement

La recherche du dérangement du CDV de la voie Tramway se répartit de la façon suivante :

- Partie voie (depuis les connexions inductives) : TBM
- Reste de l'installation (hors voie) : SNCF Réseau

Pendant la recherche du dérangement, les mainteneurs s'informent mutuellement de leurs investigations jusqu'à la découverte de la cause et de la réparation.

Le mainteneur TBM informe verbalement le mainteneur SNCF de la fin de son intervention.

5.5.3. Remise en service

La remise en service du CDV de la voie Tramway suite à la relève du dérangement est **toujours** prononcée par l'agent SE de SNCF Réseau par une dépêche au PCC Tramway (voir 4.7).

A la réception de cette dépêche, le PCC Tramway avise le mainteneur TBM et attend ses directives pour la reprise de l'exploitation normale de la ligne. Le mainteneur TBM considère alors le bon fonctionnement du CDV et peut procéder à la relève du dérangement de la signalisation tramway.

Nota : Cette procédure est indépendante du dérangement potentiel du PN pour lequel d'autres mesures sont à prendre selon la situation constatée (mesures du raté d'ouverture, appel du garde,…).

[7] Le PCC Tramway ne peut pas déterminer le numéro du circuit de voie en dérangement. C'est le mainteneur TBM, à la suite de ses recherches, qui lui indique le numéro de circuit de voie appartenant à l'annonce du PN concerné.

6. Enquête, REX

6.1. Enquête suite à incident sur un PN

En cas de nécessité d'une enquête à la suite d'un incident sur un PN, cette enquête est pilotée par l'Infrapôle. Toutes les informations nécessaires à l'exhaustivité de l'enquête seront fournies par l'exploitant TBM.

Cette enquête alimentera les échanges d'informations et les actions/recommandations lors de réunions de concertation, ainsi qu'à chaque évènement le nécessitant.

6.2. Retour d'expérience

Afin de suivre et améliorer la sécurité et la qualité du service, il est nécessaire que les incidents, les quasi incidents ainsi que toute difficulté survenue soient recensés et analysés. A cet effet, un répertoire des évènements doit être tenu à jour par chaque exploitant.

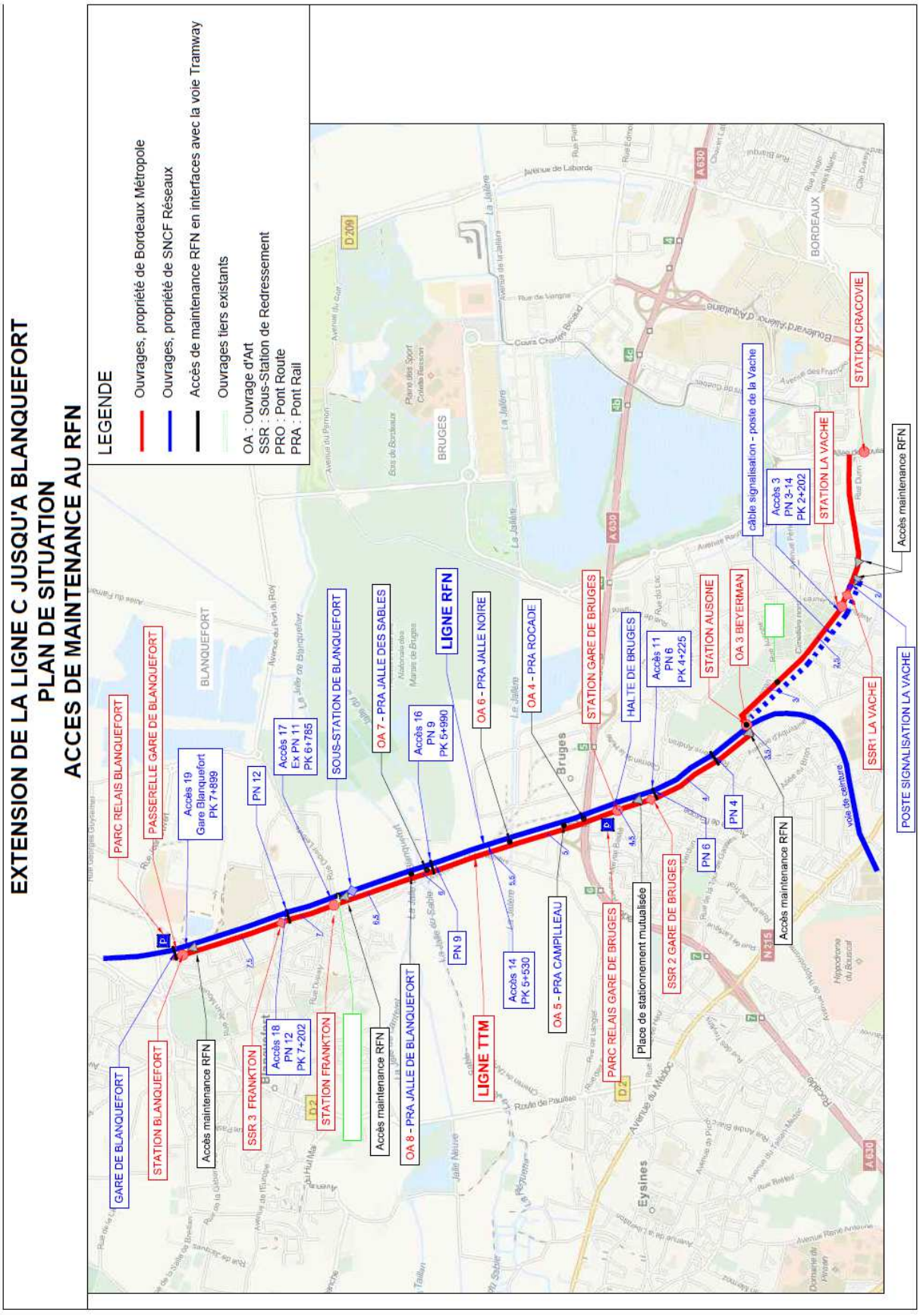
Ces analyses doivent permettre de déterminer des actions préventives et/ou correctives propres à éviter le retour ou l'apparition de dysfonctionnements.

Une réunion annuelle, destinée à examiner les dysfonctionnements survenus et à convenir, le cas échéant d'actions communes est organisée entre les deux exploitants.

ANNEXES

Annexe 1. Accès de Maintenance

EXTENSION DE LA LIGNE C JUSQU'A BLANQUEFORT
PLAN DE SITUATION
ACCES DE MAINTENANCE AU RFN


LEGENDE
Ouvrages, propriété de Bordeaux Métropole
Ouvrages, propriété de SNCF Réseaux
Accès de maintenance RFN en interfaces avec la voie Tramway
Ouvrages tiers existants
OA : Ouvrage d'Art
SSR : Sous-Station de Redressement
PRO : Pont Route
PRA : Pont Rail
GARE DE BLANQUEFORT
PARC RELAIS BLANQUEFORT
PASSERELLE GARE DE BLANQUEFORT
STATION BLANQUEFORT
Accès 19 Gare Blanquefort PK 7+899
Accès maintenance RFN
SSR 3 FRANKTON
Accès 18 PN 12 PK 7+202
STATION FRANKTON
PN 12
Accès 17 Ex PN 11 PK 6+785
SOUS-STATION DE BLANQUEFORT
OA 7 - PRA JALLE DES SABLES
Accès maintenance RFN
OA 8 - PRA JALLE DE BLANQUEFORT
Accès 16 PN 9 PK 5+990
PN 9
LIGNE TTM
LIGNE RFN
OA 6 - PRA JALLE NOIRE
Accès 14 PK 5+530
OA 5 - PRA CAMPILLEAU
OA 4 - PRA ROCADE
STATION GARE DE BRUGES
PARC RELAIS GARE DE BRUGES
Place de stationnement mutualisée
HALTE DE BRUGES
Accès 11 PN 6 PK 4+225
SSR 2 GARE DE BRUGES
PN 6
STATION AUSONE
OA 3 BEYERMAN
PN 4
Accès maintenance RFN
câble signalisation - poste de la Vache
Accès 3 PN 3-14 PK 2+202
STATION LA VACHE
STATION CRACOVIE
SSR1 LA VACHE
Accès maintenance RFN
POSTE SIGNALISATION LA VACHE
BRUGES
Bruges
Eysines
BORDEAUX
Boulevard Alexandre d'Aquitaine
Avenue de Labarde
Cours Charles Bricaud
Rue de Vangna
Avenue du Parmon
Avenue du Port du Roy
Rue Dubern
Route de Pauillac
Avenue du Médoc
Rue de la Jalère
Avenue de la Jalère
Rue Ernest
Rue Pierre
Rue Edmond
Rue Blanqui
Rue Alexandre Dumas
Rue Jules Ferry
Rue Durand Corbin
Rue Dubern
Avenue des Frères
Rue Cadiot
Avenue Pierre Antoine
Rue Jean Lamour
Rue Jean Mermoz
Rue du Lac
Rue de la Jalère
Rue de la Vache
Rue de la Cabirane
Rue de la Chapelle
Rue de la Tuilerie
Rue de la Ferme
Rue de la Gare
Rue de la Mairie
Rue de la Poste
Rue de la Forêt
Rue de la Source
Rue de la Fontaine
Rue de la Croix
Rue de la Paix
Rue de la Liberté
Rue de la Fraternité
Rue de la Solidarité
Rue de la Démocratie
Rue de la Laïcité
Rue de la Tolérance
Rue de la Justice
Rue de la Vérité
Rue de la Science
Rue de la Culture
Rue de la Nature
Rue de la Montagne
Rue de la Vallée
Rue de la Rivière
Rue de la Mer
Rue de la Plage
Rue de la Forêt
Rue de la Prairie
Rue de la Colline
Rue de la Vigne
Rue de la Cave
Rue de la Grange
Rue de la Maison

Annexe 2. Livret de service du PN N°….

Ligne de **BORDEAUX ST LOUIS** à **POINTE DE GRAVE**

LIVRET DE SERVICE

DU

PASSAGE A NIVEAU N° 4

situé au km 3 + 715

REPRISE DU GARDIENNAGE POUR DERANGEMENTS

Ce livret fixe les mesures à appliquer par le garde depuis son arrivée au PN.

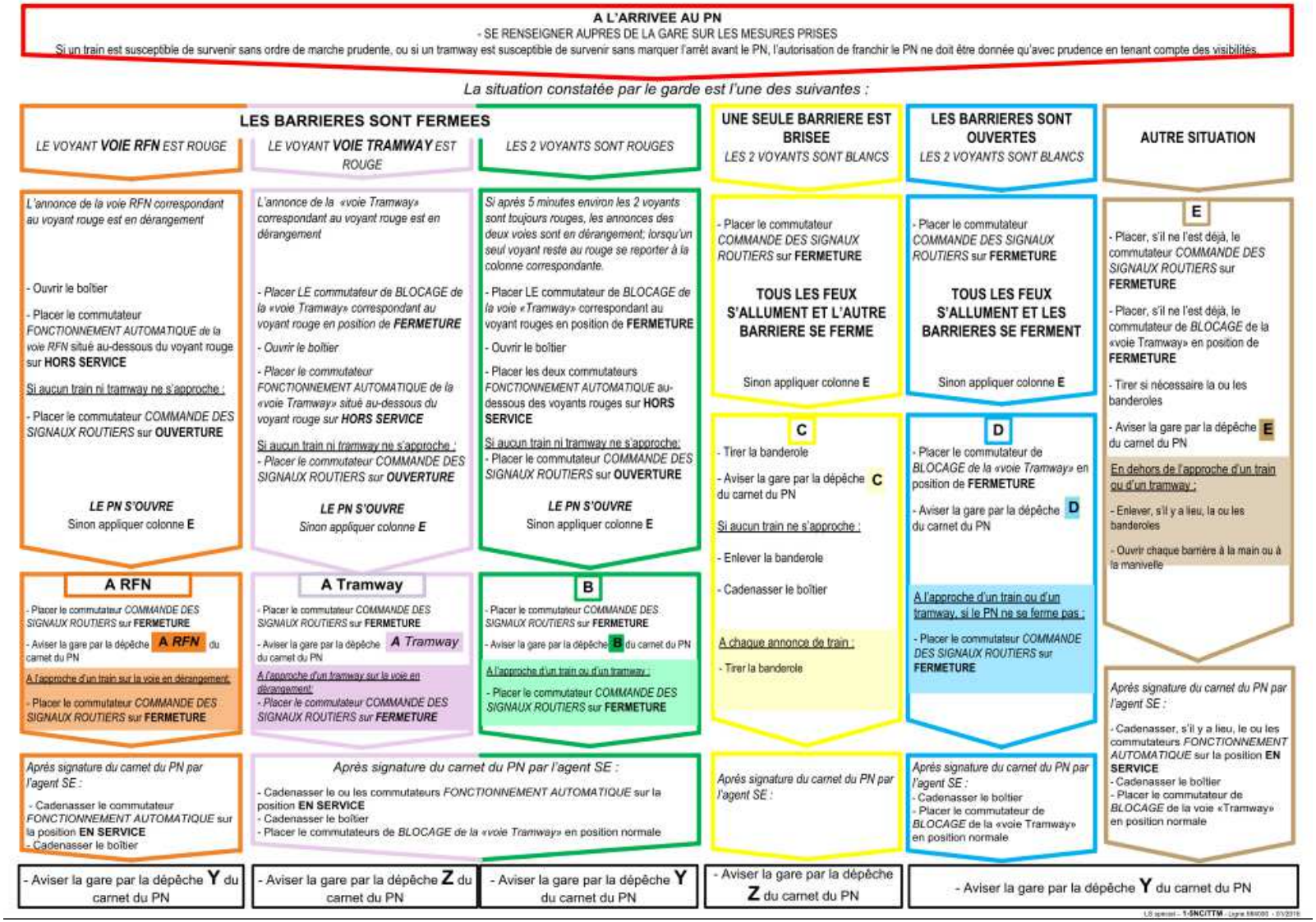
En dehors de l'approche d'un train ou d'un *tramway*, le garde est autorisé à maintenir le PN ouvert lorsque sa manœuvre est possible avec le commutateur *COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS.*

Si un dérangement est constaté par un agent pouvant reprendre immédiatement le gardiennage ou se produit au cours d'une reprise du gardiennage, cet agent doit :

- placer le commutateur *COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS* sur **FERMETURE**,

- aviser la gare et se renseigner sur la circulation des trains et des *tramways*,

- appliquer les mesures prescrites correspondant au dérangement constaté.


A L'ARRIVEE AU PN
- SE RENSEIGNER AUPRES DE LA GARE SUR LES MESURES PRISES
Si un train est susceptible de survenir sans ordre de marche prudente, ou si un tramway est susceptible de survenir sans marquer l'arrêt avant le PN, l'autorisation de franchir le PN ne doit être donnée qu'avec prudence en tenant compte des visibilités.
La situation constatée par le garde est l'une des suivantes :
LES BARRIERES SONT FERMEES
LE VOYANT VOIE RFN EST ROUGE
LE VOYANT VOIE TRAMWAY EST ROUGE
LES 2 VOYANTS SONT ROUGES
UNE SEULE BARRIERE EST BRISEE
LES 2 VOYANTS SONT BLANCS
LES BARRIERES SONT OUVERTES
LES 2 VOYANTS SONT BLANCS
AUTRE SITUATION
L'annonce de la voie RFN correspondant au voyant rouge est en dérangement
- Ouvrir le boîtier
- Placer le commutateur FONCTIONNEMENT AUTOMATIQUE de la voie RFN situé au-dessous du voyant rouge sur HORS SERVICE
Si aucun train ni tramway ne s'approche :
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur OUVERTURE
LE PN S'OUVRE
Sinon appliquer colonne E
L'annonce de la «voie Tramway» correspondant au voyant rouge est en dérangement
- Placer LE commutateur de BLOCAGE de la «voie Tramway» correspondant au voyant rouge en position de FERMETURE
- Ouvrir le boîtier
- Placer le commutateur FONCTIONNEMENT AUTOMATIQUE de la «voie Tramway» situé au-dessous du voyant rouge sur HORS SERVICE
Si aucun train ni tramway ne s'approche :
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur OUVERTURE
LE PN S'OUVRE
Sinon appliquer colonne E
Si après 5 minutes environ les 2 voyants sont toujours rouges, les annonces des deux voies sont en dérangement; lorsqu'un seul voyant reste au rouge se reporter à la colonne correspondante.
- Placer LE commutateur de BLOCAGE de la voie «Tramway» correspondant au voyant rouges en position de FERMETURE
- Ouvrir le boîtier
- Placer les deux commutateurs FONCTIONNEMENT AUTOMATIQUE au-dessous des voyants rouges sur HORS SERVICE
Si aucun train ni tramway ne s'approche:
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur OUVERTURE
LE PN S'OUVRE
Sinon appliquer colonne E
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
TOUS LES FEUX S'ALLUMENT ET L'AUTRE BARRIERE SE FERME
Sinon appliquer colonne E
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
TOUS LES FEUX S'ALLUMENT ET LES BARRIERES SE FERMENT
Sinon appliquer colonne E
E
- Placer, s'il ne l'est déjà, le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
- Placer, s'il ne l'est déjà, le commutateur de BLOCAGE de la «voie Tramway» en position de FERMETURE
- Tirer si nécessaire la ou les banderoles
- Aviser la gare par la dépêche E du carnet du PN
En dehors de l'approche d'un train ou d'un tramway :
- Enlever, s'il y a lieu, la ou les banderoles
- Ouvrir chaque barrière à la main ou à la manivelle
A RFN
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
- Aviser la gare par la dépêche A RFN du carnet du PN
A l'approche d'un train sur la voie en dérangement:
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
A Tramway
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
- Aviser la gare par la dépêche A Tramway du carnet du PN
A l'approche d'un tramway sur la voie en dérangement:
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
B
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
- Aviser la gare par la dépêche B du carnet du PN
A l'approche d'un train ou d'un tramway :
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
C
- Tirer la banderole
- Aviser la gare par la dépêche C du carnet du PN
Si aucun train ne s'approche :
- Enlever la banderole
- Cadenasser le boîtier
A chaque annonce de train :
- Tirer la banderole
D
- Placer le commutateur de BLOCAGE de la «voie Tramway» en position de FERMETURE
- Aviser la gare par la dépêche D du carnet du PN
A l'approche d'un train ou d'un tramway, si le PN ne se ferme pas :
- Placer le commutateur COMMANDE DES SIGNAUX ROUTIERS sur FERMETURE
Après signature du carnet du PN par l'agent SE :
- Cadenasser, s'il y a lieu, le ou les commutateurs FONCTIONNEMENT AUTOMATIQUE sur la position EN SERVICE
- Cadenasser le boîtier
- Placer le commutateur de BLOCAGE de la voie «Tramway» en position normale
Après signature du carnet du PN par l'agent SE :
- Cadenasser le commutateur FONCTIONNEMENT AUTOMATIQUE sur la position EN SERVICE
- Cadenasser le boîtier
Après signature du carnet du PN par l'agent SE :
- Cadenasser le ou les commutateurs FONCTIONNEMENT AUTOMATIQUE sur la position EN SERVICE
- Cadenasser le boîtier
- Placer le commutateurs de BLOCAGE de la «voie Tramway» en position normale
Après signature du carnet du PN par l'agent SE :
Après signature du carnet du PN par l'agent SE :
- Cadenasser le boîtier
- Placer le commutateur de BLOCAGE de la «voie Tramway» en position normale
- Aviser la gare par la dépêche Y du carnet du PN
- Aviser la gare par la dépêche Z du carnet du PN
- Aviser la gare par la dépêche Y du carnet du PN
- Aviser la gare par la dépêche Z du carnet du PN
- Aviser la gare par la dépêche Y du carnet du PN

Annexe 3. Carnet du PN N°….

I	AGENT CHARGE DU GARDIENNAGE				
	NOM : ..... Date : ..... Heure : .....h.....				
	Après m'être renseigné auprès de la gare *(ou du poste)* sur les mesures prises vis-à-vis des circulations, compte tenu de mes constatations				
	j'applique la colonne **O** du tableau repris au livret de service				
	Colonne appliquée / Dépêche	Numéro donné par le garde	ENREGISTREMENT DE LA DEPECHE Texte à compléter et à transmettre	Numéro donné par la gare *(ou le poste)*	Heure
DEBUT DU GARDIENNAGE	**A RFN**	.....	M. ..... - Garde du PN n° ..... à gare *(ou poste .....)* de ..... - Gardiennage repris Limitez la vitesse des trains à 30 km/hs sur voie RFN .....*(voie en dérangement)* *Pouvez reprendre circulation normale sur voie tramway*.....*(voie non en dérangement)*	.....	...h...
	A Tramway	.....	M. ..... - Garde du PN n° ..... à gare *(ou poste .....)* de ..... - Gardiennage repris J'ai utilisé le commutateur de BLOCAGE voie Tramway..... *(voie en dérangement)* Pouvez reprendre circulation normale des trains sur voie RFN .....*(voie non en dérangement)*	.....	...h...
	B D E	.....	M. ..... - Garde du PN n° ..... à gare *(ou poste .....)* de ..... - Gardiennage repris Limitez la vitesse des trains à 30 Km/h sur voie RFN.....*(voie en dérangement)* J'ai utilisé les commutateurs de BLOCAGE voie Tramway .....*(voie en dérangement)*	.....	...h...
	C	.....	M. ..... - Garde du PN n° ..... à gare *(ou poste .....)* de ..... - Gardiennage repris Pouvez reprendre circulation normale des trains et des tramways	.....	...h...

II	AGENT CHARGE DE LA REPARATION
	NOM : ..... Date : ..... Heure : .....h.....
INTERVENTION	Cause du dérangement et travaux effectués : ....
	Rétablissement du fonctionnement normal de l'installation le ..... à ..... h ..... Signature : .....
	Avise le garde ou, si le gardiennage n'a pas encore été repris, avise la gare *(ou le poste)* par écrit ou par la dépêche " M. ..... (nom, grade) à gare *(ou poste.....) de ..... Fonctionnement normal du PN n° ..... rétabli sur voie RFN et voie Tramway" - Numéro donné par l'agent au PN ..... - Numéro donné par la gare (ou le poste) ..... - .....h.....

III	AGENT CHARGE DU GARDIENNAGE				
	Dépêche	Numéro donné par le garde	ENREGISTREMENT DE LA DEPECHE Texte à compléter et à transmettre	Numéro donné par la gare *(ou le poste)*	Heure
FIN DU GARDIENNAGE	**Y**	.....	M. ..... - Garde du PN n° ..... à gare *(ou poste .....)* de ..... - Fonctionnement normal de l'installation rétabli sur voie RFN et voie Tramway - Pouvez reprendre circulation normale des trains sur voie RFN	.....	...h...
	Z	.....	M. ..... - Garde du PN n° ..... à gare *(ou poste .....)* de ..... - Fonctionnement normal de l'installation rétabli sur voie RFN et sur voie Tramway	.....	...h...
	Date : ..... Signature :				

IV				
DEPECHES PARTICULIERES OU OBSERVATIONS		.....		

10	11	1	14	16	17	1	20	21	23	24	27	29	30	32

Annexe 4. Textes de dépêche

Généralités :

Chaque dépêche transmise doit être identifiée par un numéro de transmission et un numéro de réception.

Liste des dépêches :

1 - Dépêches transmises par le Garde PN vers l'AC La Vache (ou du PCD)

2a - Dépêches transmises par l'Agent SE vers l'AC de la Vache (ou du PCD)

2b - Dépêches transmises par l'Agent SE vers le PCC Tramway

3 - Dépêches transmises par l'AC de la Vache (ou du PCD) vers le PCC Tramway

4 - Dépêches transmises par le PCC Tramway vers l'AC de La Vache (ou du PCD)

1- Dépêches transmises par le Garde PN vers l'AC de la Vache (ou du PCD)

1.1 - Reprise de gardiennage avec annonce voie RFN seule en dérangement (article 4.1.1)

« M. ……, garde du PN N° ……. à gare (ou poste ……) de ……..,

Gardiennage repris,
Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN,
Pouvez reprendre circulation normale sur voie Tramway ».

1.2 - Reprise de gardiennage avec annonce voie Tramway seule en dérangement (article 4.1.2)

« M. ……, garde du PN N° ……. à gare (ou poste ……) de ……..,

Gardiennage repris,
J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway,
Pouvez reprendre circulation normale sur voie RFN ».

1.3 - Reprise de gardiennage avec les annonces des 2 voies en dérangement (article 4.1.3)

« M. ……, garde du PN N° ……. à gare (ou poste ……) de ……..,

Gardiennage repris,
Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN,
J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway ».

1.4 – Raté de fermeture (article 4.2)

« M. ……, garde du PN N° ……. à gare (ou poste ……) de ……..,

Gardiennage repris,
Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN,
J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway ».

1.5 - Le garde à son arrivée au PN constate qu'une seule barrière est brisée et que tous les feux routiers s'allument (article 4.3.1)

« M. ……, garde du PN N° ……. à gare (ou poste ……) de ……..,

Gardiennage repris,
Pouvez reprendre circulation normale des trains et des tramways ».

1.6 – Autre cas de dérangement de PN (article 4.4)

« M. ……, garde du PN N° ……. à gare (ou poste ……) de ……..,

Gardiennage repris,
Limitez la vitesse des trains à 30 km/h sur voie RFN,
J'ai utilisé le commutateur de blocage voie Tramway ».

1.7 – Restitution par le garde (article 4.6.1)

« M. ……, garde du PN N° ……. à gare (ou poste ……) de ……..,

Fonctionnement normal de l'installation rétabli pour la voie RFN et la voie Tramway,
(le cas échéant) pouvez reprendre circulation normale des trains sur voie RFN. ».

2a - Dépêches transmises par l'agent SE vers l'AC de La Vache (ou du PCD)

2a.1 Restitution par l'agent SE (article 4.6.2)

« M. ……. (nom, grade) à gare (ou poste …….) de ……..,

Fonctionnement normal du PN N° ……,
rétabli sur voie RFN et sur voie Tramway ».

2b - Dépêches transmises par l'agent SE vers le PCC Tramway

Ces dépêches sont à transmettre par téléphone au PCC Tramway (N° : 05.57.30.87.00).

2b.1 - Remise en service d'un CDV de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN (article 4.7) :

« M. (*nom*), agent SE de SNCF Réseau, à PCC Tramway,

vous informe du bon fonctionnement du circuit de voie ……. de la voie Tramway,
au PN N°……,
le (*date*) à (*heures et minutes*) ».

2b.2 - Tramway arrêté devant un feu tramway présentant un triangle jaune sans raison apparente ou un feu éteint (article 5.1.2.2)

« M. (*nom*), agent SE de SNCF Réseau, à PCC Tramway,

vous informe du bon fonctionnement des conditions du feu tramway au PN N°……,
le (*date*) à (*heures et minutes*) ».

3 - Dépêches transmises par l'AC de La Vache (ou du PCD) vers PCC Tramway

3.1 - Dérangement de PN dû à un CDV de la voie Tramway (article 4.5)

« M. (*Nom*), AC de la Vache (ou du PCD) à PCC Tramway,

vous informe du dérangement du circuit de voie …….de la voie Tramway au PN N°……. Faire appel au mainteneur TBM ».

4 - Dépêches transmises par le PCC Tramway vers l'AC de La Vache (ou du PCD)

4.1 - Tramway arrêté devant un feu tramway présentant un triangle jaune sans raison apparente ou un feu éteint (article 5.1.2.2)

« M. (*nom*) agent du PCC Tramway à AC du poste de la Vache (ou du PCD),

vous informe du dérangement des conditions feu tramway au PN N° …..
Faire appel à l'agent SE ».

4.2 - Interruption du trafic des tramways supérieure à 72h (article 5.4)

« M. (*nom*) agent du PCC Tramway à AC de la Vache (ou du PCD),

vous informe de l'interruption de trafic supérieure à 72h sur la voie Tramway,
Faire appel à l'agent voie de SNCF Réseau ».

4.3 - Dérangement d'un CDV de la voie Tramway faisant partie de la zone d'annonce d'un PN (article 5.5.1)

« M. (*nom*), agent du PCC Tramway, à AC du poste de La Vache (ou du PCD),

vous informe du dérangement du circuit de voie …….de la voie Tramway au PN N°……..,
Faire appel à l'agent SE ».

Fiche d'identification

Identification du texte

Titre	Directive Commune Dérangements de passage à niveau
Référentiel	Référentiel d'établissement
Nature du texte *Niveau de confidentialité* *Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire*	Directive Commune SNCF - Bordeaux Métropole Ouvert Oui
Émetteur	Infrapôle AQUITAINE
Référence *Index utilisateur (plan de classement)* *Complément à l'index utilisateur* *Ancienne référence*	INFP AQN IN 00912 ()
Date d'édition	20-06-2016
Version en cours / date	Version 01 du 20-06-2016
Date d'application	Applicable à partir du 30-10-2016
Mode de distribution initiale	Standard

Approbation

Version	*Rédacteur*		*Vérificateur*		*Approbateur*	
V 01	GROUPE DE TRAVAIL	07-04-2016	Jean-Philippe PORTELLI CHEF DU POLE QSE SNCF RESEAU	16-06-2016	Didier VIGOT DIRECTEUR PRODUCTION INFRAPOLE AQUITAINE SNCF RESEAU	20-06-2016
			Laurent SARROTE DIRIGEANT DU POLE SECURITE SNCF RESEAU	16-06-2016	Gérard CAMY DEBAT DIRECTEUR DE L'ETABLISSEMENT INFRA CIRCULATION AQUITAINE POITOU-CHARENTES SNCF RESEAU	20-06-2016
			Sébastien DABADIE DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES ET DES DEPLACEMENTS BORDEAUX METROPOLE	16-06-2016	Nicolas FONTAINE DIRECTEUR GENERAL DE L'ADMINISTRATION BORDEAUX METROPOLE	20-06-2016

Groupe de travail réuni de septembre 2015 à mars 2016 :

- Philippe MAGNE : Keolis Exploitation TBM
- Thierry BARD : Keolis Sécurité Systèmes TBM
- Pierre SOUTY : Keolis Maintenance TBM
- Véronique TURCANT : Keolis Chef de Projet tiers TBM
- Alexis COURNET : Bordeaux Métropole Chef de Projet Ligne C Blanquefort
- Jean Marc ROUFFET : Bordeaux Métropole Chef de service équipement patrimoine Transport
- Frédéric PANSIER-SOUCAZE : SNCF Réseau Exploitation RFN
- Yves BALESTRA : Actirail (AMO Système)
- Norbert CASTAN : SNCF Réseau Maintenance RFN (rédacteur)

Textes de référence *(Textes Pères)*

- **CONVENTION DE REPARTITION ET DE GESTION relative aux réseaux ferroviaires de l'extension de la ligne C du tramway à Blanquefort et de la ligne Ravezies – Pointe de Grave du RFN.**

Textes interdépendants *(Textes de même niveau apportant un complément d'information)*

- **Directive Commune Exploitation**
- **Directive Commune Maintenance**

Historique des éditions et des versions

Edition	*Version*	*Date de version*	*Date d'application*
20-06-2016	Version 01	**20-06-2016**	Applicable à partir du 30-10-2016

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier

Distribution (consulter le RA00001)

Organismes de la direction de SNCF Réseau	DCF, I&P, M&T
Organismes de la direction de Bordeaux Métropole	
Entités régionales et territoriales	PRI Bordeaux, Bordeaux Métropole, Keolis Bordeaux
~~*Sièges régionaux*~~	
Établissements	*EIC, Infrapole, Keolis*
~~*Organismes rattachés*~~	
Collection individuelle	Néant
Entités du périmètre concernées	Toutes.
~~*Entités hors périmètre concernées*~~	
Particularités de distribution	Standard

Résumé

Ce document décrit les mesures communes entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole pour les différents cas de dérangements aux PN.

Accompagnement du texte

Ce document doit faire l'objet d'un accompagnement de la hiérarchie auprès des utilisateurs et s'assurer de leur formation.

Les dirigeants respectifs doivent vérifier la conformité de leurs documents d'application avec le présent document.

Référentiel d'établissement

Directive Commune SNCF Réseau - Bordeaux Métropole

Directive Commune Maintenance

Édition du 20-06-2016

Version 01 du 20-06-2016

Applicable à partir du 30-10-2016

INFP AQN IN 00913 ()

Émetteur : Infrapôle Aquitaine -

Document propriété de la SNCF

Sommaire

PREAMBULE **1**

OBJET **2**

1. DOMAINE D'APPLICATION **3**

2. TERMINOLOGIE / DEFINITION / ABREVIATION **3**

3. CLOTURE SEPARATRICE - DELIMITATION DES ZONES A RISQUE **9**

3.1. Schéma des zones à risque 9

3.2. Clôture séparatrice - Maintenance 9

3.3. Délimitation des zones avec risque de heurt par un train RFN 10

3.4. Délimitation des zones avec risque de heurt par un tramway 10

3.5. Délimitation des zones à risque électrique pour TBM vis-à-vis de la traction électrique du RFN 11

3.6. Délimitation des zones à risque électrique pour SNCF Réseau vis-à-vis de la traction électrique Tramway (LAC) 11

4. ORGANISATION DES INTERVENTIONS **13**

4.1. Principes d'organisation des interventions communes TBM/SNCF Réseau 13

4.1.1. Généralités 13

4.1.2. Travaux avec risque de heurt ou risque électrique 13

4.1.3. Travaux de terrassement 13

4.2. Modalités de programmation des interventions communes TBM/SNCF Réseau 14

4.3. Organisation par TBM des interventions sur la voie Tramway affectant le fonctionnement des PN 15

4.3.1. Organisation des mouvements de TTx et (ou) d' (des) engin(s) de chantier 16

4.3.2. Reprise de gardiennage des PN pour travaux TBM sur voie Tramway 17

4.3.3. Interdiction temporaire du PN à la circulation routière 17

4.3.4. Intervention sur les CDV de la voie Tramway faisant partie d'une zone d'annonce de PN 18

4.3.5. Mesures à prendre vis-à-vis du feu tramway 19

4.4. Travaux TBM sur voie Tramway avec présence obligatoire d'un agent SNCF Réseau 20

4.5. Conditions d'intervention des agents SNCF Réseau dans l'emprise de la voie Tramway (maintenance, travaux ou dérangement) 21

4.5.1. Règles de base 21

4.5.2. Travail à l'intérieur du GLO de la voie Tramway 22

4.6. Opérations SNCF Réseau au voisinage de la LAC Tramway 23

4.7. Opérations TBM avec risque de pénétration dans la ZD de la voie RFN 23

4.7.1. Risque fugitif d'engagement de personnel ou d'outillage à main 23

4.7.2. Autre risque 23

4.8. Opérations TBM au voisinage de la caténaire 24

4.8.1. Personnel habilité caténaire C0 24

4.8.2. Personnel spécialisé caténaire 24

4.8.3. Personnel non spécialisé caténaire 24

5. MISE EN VOIE DE LORRYS AUTOMOTEURS **27**

5.1. Mise en voie de lorrys automoteurs sur la voie Tramway 27
5.2. Engagement Fugitif de Gabarit de la voie Tramway lors de la mise en voie de lorrys automoteurs aux PN sur la voie RFN 27
6. ENQUETES, REX 29
6.1. Engagement du gabarit sur le réseau voisin suite à maintenance ou travaux 29
6.2. Incident de PN suite à maintenance ou travaux 29
6.3. Retour d'expérience 29
7. PRESCRIPTIONS DIVERSES 31
7.1. Interruption de trafic sur la voie Tramway supérieure à 72 heures 31
7.2. Tournées de contrôle des PN 31

ANNEXES 33

ANNEXE 1. ACCES DE MAINTENANCE 35
ANNEXE 2. DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAUX SUR L'EXTENSION DE LA LIGNE C A BLANQUEFORT (DAT) 39
ANNEXE 3. AUTORISATION D'ENGAGEMENT EN ZONE A RISQUES FERROVIAIRES (ARF) 43
ANNEXE 4. MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ANNONCE DES CIRCULATIONS 49
ANNEXE 5. PROCES-VERBAL DE CONSIGNATION LAC 55
ANNEXE 6. ATTESTATION DE : - CONSIGNATION (9005) - MISE HORS TENSION (9007) 59
ANNEXE 7. MODELE DE CONSIGNE PN 69
ANNEXE 8. MODELE DE DOCUMENTS D'ORGANISATION 75
ANNEXE 9. TEXTES DE DEPECHE 79
FICHE D'IDENTIFICATION 83

Préambule

L'extension de la ligne C du tramway à Blanquefort comprend la construction et l'exploitation d'une voie Tramway établie en parallèle de la voie Réseau Ferré National (ou voie RFN), depuis l'ouvrage dénivelé de Beyreman jusqu'à la gare de Blanquefort.

Les 4 passages à niveau (PN 4, 6, 9 et 12) du RFN situés sur ce tronçon de 4 km sont communs à la voie Tramway de TBM et à la voie RFN et sont franchis par des trains et des tramways.

Origine de la création ou de la modification du texte :

La « CONVENTION DE REPARTITION ET DE GESTION relative aux infrastructures ferroviaires de l'extension de la ligne C du tramway à Blanquefort et de la ligne RFN 584000 » convenue entre Bordeaux Métropole et SNCF Réseau, implique de décrire dans des directives communes les règles d'exploitation et de maintenance.

Cette convention est déclinée en trois documents:

- Une Directive Commune Exploitation,
- Une Directive Commune Dérangements de passage à niveau,
- La présente Directive Commune Maintenance.

Les mesures de sécurité applicables sur la voie Tramway sont issues de l'« Instruction Sécurité Interventions PTF Tram Keolis ».

Objectifs du texte :

La présente directive définit les procédures de travail et consignes de sécurité à appliquer pour travailler sur les voies ferrées ou aux abords sur le tronçon de la Bif de Beyreman jusqu'à la gare de Blanquefort, par les équipes de réalisation de la maintenance et des travaux de TBM et de SNCF Réseau.

Ce texte de directives communes permet de les décliner dans des textes opérationnels internes.

Utilisateurs du texte :

Ce document est destinés au mainteneur de SNCF Réseau d'une part, et au mainteneur de Bordeaux Métropole (ou de son prestataire) d'autre part.

En application de la CONVENTION DE REPARTITION ET DE GESTION, chaque mainteneur est responsable vis-à-vis du réseau adjacent de la conception et de la réalisation dans les règles de l'art de la maintenance (entretien et renouvellement) des installations dont il est propriétaire ou responsable.

Résumé des principales évolutions et des nouveautés :

Sans objet

Objet

La présente directive définit les mesures de prévention des risques spécifiques aux installations ferroviaires des exploitations TBM et SNCF Réseau :

- Le risque de heurt par les tramways et les trains,
- le risque électrique vis à vis du courant de traction,

que ce soit pour accéder aux installations (à pied ou en véhicule) ou pour y intervenir.

Chaque intervention peut néanmoins, si un besoin spécifique est détecté lors de la programmation, faire l'objet de compléments de sécurité prenant en compte les risques induits par l'autre activité.

Ce document est également applicable aux travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un contrat de prestations commandées par Bordeaux Métropole (BM) ou par son mainteneur.

Sur cette portion de ligne :

- pour TBM, les dispositions prévues par la présente directive se substituent à celles énoncées dans les dispositions générales de sécurité et de déclaration des interventions définies dans l'« instruction de sécurité des interventions sur la plateforme du tramway ou à ses abords », applicables sur le réseau BM.
- Pour SNCF Réseau,
  - les dispositions du Règlement SNCF OP00491 s'appliquent (« Sécurité du Personnel – Prévention des risques dus à l'Electricité – Dispositions à observer pour prévenir les risques et assurer la sécurité du personnel stationnant, se déplaçant ou travaillant dans l'environnement des installations électriques ferroviaires »).
  - La présente Directive complète le référentiel INFP AQN RH0118 (particularités locales) pour la ligne n°584000 de Ravezies à La Pointe de Grave.

Pour les incidents divers (incident d'exploitation, obstacle, danger ou présomption de danger), se référer à la « Directive Commune Exploitation» qui indique les mesures à prendre et les avis à donner. En dehors des cas nécessitant des mesures Exploitation, signaler au responsable de la maintenance des infrastructures Tramway de TBM (coordonnées à l'article 4.2).

Pour tous les dérangements de passage à niveau, se référer à la « Directive Commune Dérangements de passage à niveau» qui indique les mesures à prendre et les avis à donner, y compris pour le cas où un feu tramway au PN est en dérangement pour un défaut des « conditions feu tramway » provenant du RFN.

Les annexes à cette directive sont données à titre d'exemple. Elles peuvent évoluer d'un commun accord entre les mainteneurs sans qu'il soit nécessaire de rectifier la présente directive.

1. Domaine d'application

L'extension de la ligne C du tramway à Blanquefort se situe sur le domaine du Réseau Ferré National (RFN). Du terminus de Blanquefort à la bifurcation de Beyreman (station Ausone), la voie unique exploitée par BM pour les tramways est parallèle à la voie banalisée à une seule voie exploitée par la SNCF pour les Trains Express Régionaux (TER) et le FRET. En outre, le périmètre l'extension de la ligne C du tramway comprend le Poste de la Vache ainsi que des câbles SNCF Réseau situés dans les emprises tramway aux environs du Poste de la Vache (schéma des accès maintenance de la zone de l'extension de la Ligne C du tramway en annexe 1).

2. Terminologie / Définition / Abréviation

AC : Agent chargé de l'exploitation de la voie RFN. Ce terme désigne aussi bien l'Agent Circulation SNCF Réseau du Poste de La Vache que celui du Poste de Commande à Distance PCD de Bordeaux (qui reprend les missions dévolues au poste de La Vache pendant sa fermeture),

AITC[1] : Imprimé établi par SNCF Réseau pour attester de l'interdiction de circulation sur la voie RFN. L'imprimé est remis à l'entreprise qui intervient, qui le restitue à la fin du chantier pour permettre la reprise de la circulation sur la voie RFN,

ARF[1] : Autorisation d'engagement en zone à Risques Ferroviaires : Imprimé établi par SNCF Réseau permettant l'engagement en zone à risques ferroviaires en vue de protéger le personnel d'entreprises notamment vis-à-vis des risques de heurt avec des circulations ferroviaires et de contact avec les installations de traction électrique,

Attestation de consignation (9005) **:** Imprimé établi par SNCF Réseau et remis à une entreprise spécialisée caténaire pour attester de la consignation des éléments de caténaire désignés, (annexe 6).

Attestation de mise hors tension (9007) : Imprimé établi par SNCF Réseau et remis à une entreprise non spécialisée caténaire pour attester de la mise hors tension de la caténaire et indiquer les limites du chantier (annexe 6),

BCRG : Boîtier de Commutateurs de Reprise de Gardiennage. Il permet, en cas de dérangement de l'annonce sur une voie, ou en cas d'annonce permanente sur une voie en travaux, d'annuler l'annonce concernée, et de rouvrir manuellement le PN tout en le laissant fonctionner automatiquement pour les annonces de l'autre voie,

BM : Bordeaux Métropole,

Carnet du PN : Document de vie du PN à l'usage de SNCF Réseau,

Caténaire : conducteur aérien nu sous tension de 1500V alimentant la voie RFN,

CDV : Circuit de Voie,

Chargés de travaux : Les missions de chargé de travaux sont assurées :

[1] L'imprimé AITC est utilisable jusqu'au 31/12/2016. A partir du 01/01/2017, il est remplacé par l'ARF.

- pour TBM :
  - le **chargé de travaux TBM**, responsable d'une opération sur les installations voie et LAC exploitées par TBM est un agent qualifié et habilité au sens de la NF C18-510,
  - le **chargé de travaux TBM** est chargé d'encadrer, d'organiser et de baliser si nécessaire le chantier. Les échanges entre chargé de travaux TBM et agents SNCF Réseau sont verbaux.
- pour SNCF Réseau :
  - **l'agent habilité de SNCF** est l'agent chargé d'obtenir la consignation ou la mise hors tension de la caténaire, et de délivrer l'attestation de consignation ou de mise hors tension,
  - **le représentant SNCF sur le chantier** (ou le RSO) désigne l'agent chargé des mesures de protection ferroviaire, et habilité à délivrer l'ARF[2] . Il intervient en cas de coactivité mise en œuvre sous couvert du décret de 1992,
  - **le RSO :** représentant de sécurité opérationnelle : fonctions similaires au représentant SNCF sur le chantier. Il intervient en cas de coactivité mise en œuvre sous couvert du décret de 1994,
  - **l'Annonceur SNCF Réseau** est un agent habilité chargé de surveiller l'approche des trains et de les annoncer, généralement à l'aide d'une trompe à grande puissance,
  - le **Garde PN** est un agent habilité à reprendre le gardiennage du PN SAL en dérangement, et/ou à utiliser le boîtier commutateurs pour l'écoulement de la circulation routière dans le cadre de travaux, ou une personne simplement désignée par SNCF Réseau pour utiliser le commutateur de commande des signaux routiers afin de permettre le franchissement par un TTX ou un lorry d'un PN lors de travaux. Il n'y a pas de Garde PN TBM : SNCF Réseau a la responsabilité de désigner le Garde PN, que ce soit pour un dérangement ou des travaux pour l'un ou l'autre réseau.
  - **L'Agent SE** (Service Electrique) désigne un agent habilité à intervenir sur les installations de sécurité.

CI : Connexion Inductive, assurant à la fois l'écoulement du courant de retour traction et la séparation entre deux circuits de voie contigus.

Clôture séparatrice Ligne C : une clôture séparatrice des flux ferroviaires et tramway est implantée entre les voies (voir article 3.1).

Consigne travaux au PN : document remis par le chargé de travaux au Garde PN (Intervenant PN/Agent PN), qui lui indique les mesures à prendre pour les travaux.

DAT : Demande d'Autorisation de travaux, imprimé TBM formalisant la procédure de programmation et de coordination des travaux communs SNCF Réseau/TBM (annexe 2).

Dispositif de shuntage : permet de relier les 2 files de rail d'une même voie et matérialise l'occupation du circuit de voie. Placé sur une zone courte de PN, il provoque la fermeture du PN et la mise au rouge du voyant d'annonce de la voie sur laquelle il est placé. Ce dispositif est généralement utilisé par SNCF Réseau pour l'autocontrôle des mesures prises au PN pour travaux. Il peut être utilisé par TBM pour fermer le PN afin de le faire franchir par des engins qui n'assurent pas le fonctionnement des circuits de voie.

EFG : Engagement Fugitif de Gabarit,

GLO : Gabarit Limite d'Obstacle. C'est la matérialisation de la zone de risque de collision avec les tramways. Pour l'extension de la ligne C du tramway, une clôture

[2] L'ARF est utilisable à partir du 01/01/2017. Avant cette date, utiliser l'AITC

séparatrice des flux ferroviaires et tramway est positionnée entre les voies (interrompue aux abords des passages à niveau) à la limite du GLO de la voie Tramway (à 1,56 m de l'axe). Du côté extérieur à la voie Tramway, le GLO sera considéré, pour simplifier, à 1,00 m du bord extérieur du rail de la voie Tramway.

Habilitations « caténaires » et « C0 » (OP 491) :

APPELLATIONS ET ABREVIATIONS	DEFINITIONS
Habilitation "**caténaires**"	Habilitation "**caténaire**" (Habilitation **"C"**) L'habilitation "**caténaire**" est la reconnaissance par le Chef d'établissement (ou son représentant) de la capacité d'un agent à accomplir en sécurité des tâches sur ou au voisinage des conducteurs nus ou des pièces nues sous tension des lignes de traction électrique. Cette habilitation n'est pas directement liée à : ▪ la spécialité ou l'activité des agents, ▪ leur qualification professionnelle.
Habilitation **"CO"**	Habilitation **"caténaire"** reconnaissant la capacité d'un agent à effectuer des tâches au voisinage de conducteurs nus ou de pièces nues sous tension des lignes de traction électrique. Cette habilitation n'autorise pas l'exécution de travaux sur les lignes de traction électrique.

Homme trafic : Terme employé dans la DAT : Fonctions similaires à la Vigie,

Infrapôle : Etablissement SNCF Réseau Infrastructure qui réalise la maintenance.

LA : Lorrys automoteurs : engin muni d'un moteur et susceptible de se déplacer sur le rail de façon autonome (machine à remplacer les traverses, certaines bourreuses,…). Certains LA peuvent se déplacer sur route et sur rail, ils sont dits « rail-route » (débroussailleuses, pelles, grues, …). Un LA est déraillable et n'assure pas le fonctionnement normal des circuits de voie (il peut shunter mais il ne garantit pas le fonctionnement des circuits de voie). Il est identifié par deux plaques : « LORRY n° … » et « NE SHUNTE PAS ».

LAC : conducteur aérien nu sous tension de 750V alimentant la voie Tramway.

Livret de Service : document déposé au PN, qui indique au Garde PN les mesures à prendre en cas de dérangement.

Patte de verrouillage : utilisée uniquement lors de travaux, permet au Garde PN de cadenasser le BCRG après avoir annulé une annonce. Le Garde PN peut alors se rendre à un autre PN pour y prendre des mesures.

PCC Tramway : Poste de Commande Centralisée, chargé de l'exploitation de la voie Tramway.

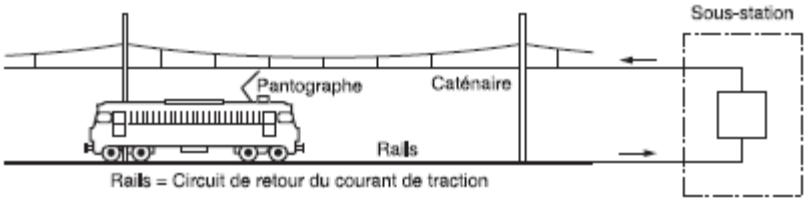
Une ligne téléphonique dédiée est installée entre l'AC et le PCC Tramway. Cette liaison directe permet l'échange d'informations intéressant la sécurité de l'exploitation. Elle est également utilisée, en cas d'urgence, pour faire appel aux mainteneurs.

PN : Les passages à niveau sont équipés de Signalisation Automatique Lumineuse (SAL) constitués de feux R24, de sonneries, de 2 ou 4 demi-barrières (SAL2 ou SAL4) qui encadrent la traversée des voies et d'un téléphone raccordé au poste de circulation le plus proche.

Le fonctionnement est commandé par des annonces automatiques à l'aide de détecteurs (ou pédales) d'annonce et de circuits de voie (utilisation des rails et des connexions inductives).

L'ensemble constitue une installation de sécurité maintenue par SNCF Réseau, qui entretient également les clôtures imposées par la loi de part et d'autre des deux voies sur une longueur maximale de 20 mètres.

Les rails et les CI assurant également le retour du courant de traction, sont gérés par le mainteneur TBM (Energie).



« Les engins moteurs électriques captent le courant au moyen de pantographes en contact avec la caténaire. Le courant revient aux sous-stations en empruntant les rails des deux files de roulement qui sont munis d'un équipement électrique approprié et constituent le « circuit de retour du courant de traction ». La continuité électrique de ce circuit de retour doit être constamment assurée. »

Procès-Verbal de Consignation de la « Ligne Aérienne de Contact » BM : Imprimé établi par TBM pour attester de la consignation C des éléments de la LAC intéressés. L'imprimé est remis à l'entreprise qui intervient, qui le restitue à la fin du chantier pour permettre la réalimentation de la LAC Tramway.

Repérage des voies : Afin d'éviter une confusion, les voies sont repérées aux PN avec les couleurs conventionnelles suivantes :

- caractères en Noir sur fond Blanc : voie Tramway ;
- caractères en Blanc sur fond Bleu : voie RFN.

Le repérage est réalisé par pose de pancartes :

- sur les moteurs des barrières de PN, du côté des voies ;
- sur la première traverse de part et d'autre des platelages des PN.

En pleine ligne, les supports LAC et caténaire ont un repérage différent :

- il est apposé sur chaque support de la LAC une étiquette indiquant le point métrique RFN, sous la forme :

- chaque support caténaire porte un numéro d'identification composé du kilomètre et du rang dans le kilomètre, et d'un fléchage indiquant la direction du téléphone d'alarme le plus proche :

TBM : Transports de Bordeaux Métropole est le nom du réseau appartenant à Bordeaux Métropole qui a signé un contrat de délégation de service public sur le réseau dénommé TBM. Ce délégataire, portant le nom de ce réseau, est chargé de la maintenance et de l'exploitation de la voie Tramway.

TTX : Train de Travaux.

Unité de Production (UP) : Entité locale de l'Infrapôle.

Vigie : surveillant de sécurité aux abords de la voie Tramway. Cette personne ne peut pas avoir d'autre tâche. Elle alerte l'équipe de chantier à l'approche d'un tramway (ou d'un TTX ou d'un LA selon le cas).

La mise en place d'une vigie s'accompagne systématiquement d'un balisage en amont et aval du chantier (par exemple avec des lanternes à feu rouge fixe ou clignotant) visible à 160 mètres dans les 2 sens (vitesse 70 km/h).

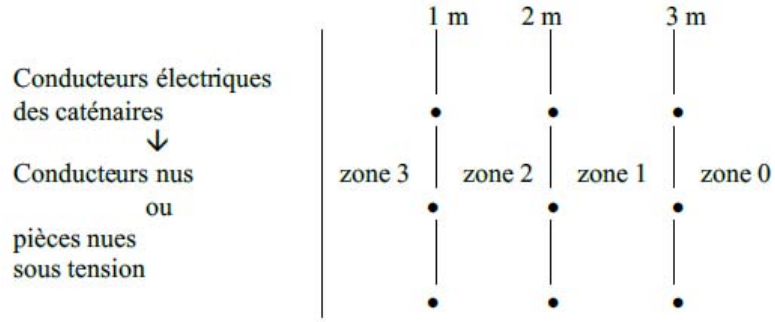
ZC : Zone courte du PN (une par voie)

ZD : Sur la voie RFN, la Zone Dangereuse est la zone dans laquelle le personnel, l'outillage ou le matériel qu'il manipule :

- peut être heurté par une circulation ferroviaire (train, lorry automoteur...),
- peut être mis en danger par l'effet de souffle.

La ZD de la voie RFN comporte la voie elle-même et s'étend de part et d'autre de la voie sur une distance de 1,50 m mesurée à partir du bord extérieur du rail.

Zones d'environnement électrique (pour chaque intervenant y compris habilitations « caténaires » et « C0 ») (OP 491) **:**



Zone 0 : zone située à l'intérieur des emprises ferroviaires et accessible à tous les agents,

Zone 1 : zone accessible aux agents avertis des risques électriques et formés aux prescriptions de sécurité correspondantes,

Zone 2 : zone accessible aux

- agents habilités "caténaire" "C0"
- agents non habilités "caténaire", autorisés à travailler en zone 1, travaillant seuls ou en équipe et placés sous la surveillance d'un agent habilité "caténaire" "C0"

pendant le stationnement, le déplacement et le travail sur :

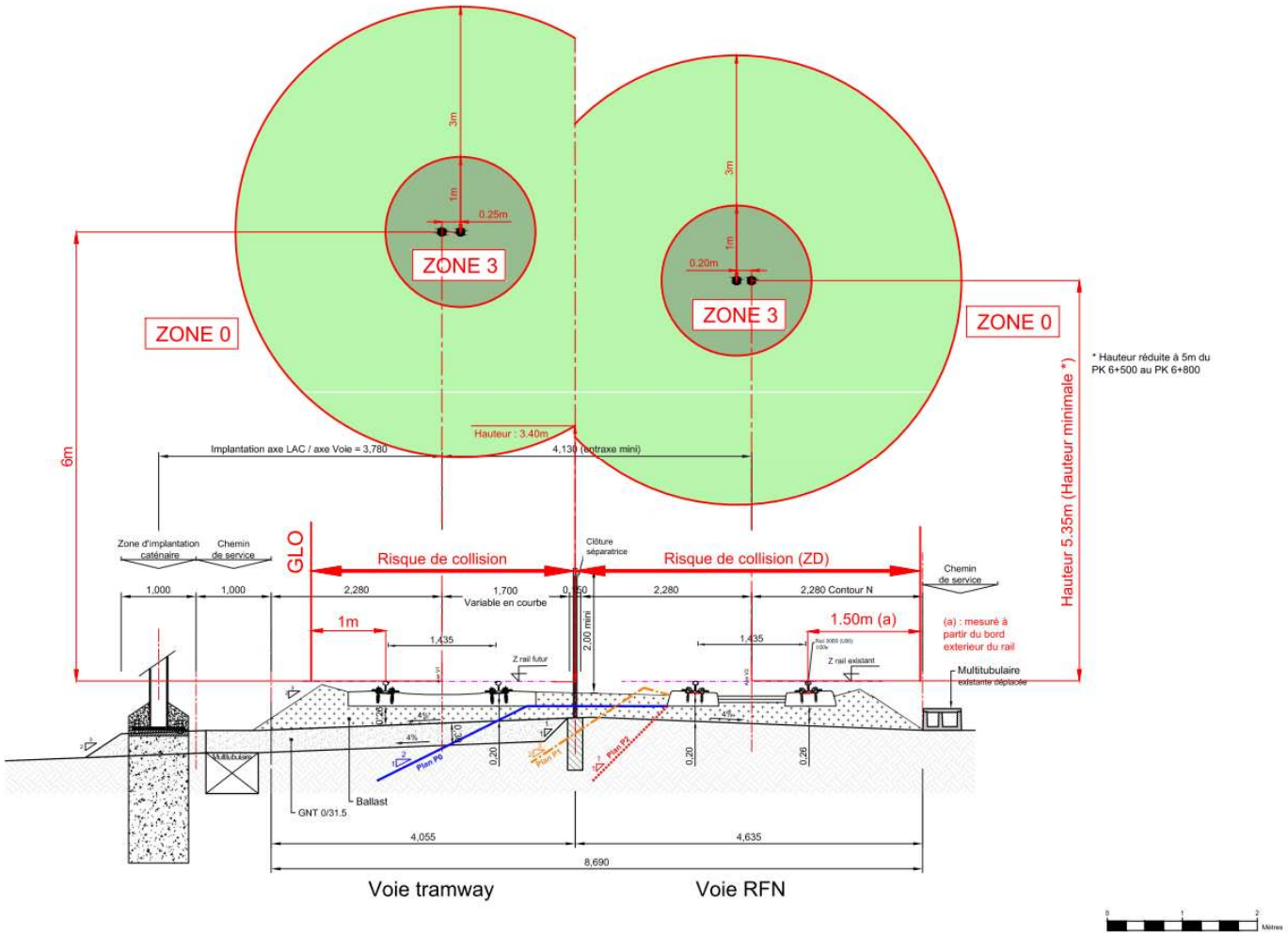
- les quais et les cheminements hauts
- les parties découvertes des engins et des véhicules ferroviaires, notamment pour les opérations de chargement et de déchargement

Zone 3 : zone accessible uniquement aux :

- agents de la spécialité "caténaire"
- agents d'autres spécialités, habilités "caténaire" "C0" et autorisés à la prise de mesures complémentaires de sécurité (pose de connexions de mise aux rails)
- agents exécutant des travaux avec prises de mesures particulières (écran, limiteur de course sur engins de levage ou de manutention, ...).

3. Clôture séparatrice - Délimitation des zones à risque

3.1. Schéma des zones à risque



3.2. Clôture séparatrice - Maintenance

Une clôture séparatrice des flux ferroviaires RFN et des tramways est implantée entre les voies, en général en limite du GLO et en limite de ZD.

En règle générale, il n'existe pas d'emplacement de garage du personnel le long de la clôture séparatrice, que ce soit pour la voie tramway ou pour la voie RFN.

Le plan vertical défini par la clôture séparatrice matérialise pour chaque mainteneur la zone à l'intérieur de laquelle il sera à l'abri des risques de collision ferroviaire du réseau voisin, mais sans pour autant être à l'abri des risques électriques dus à la Ligne Aérienne de Contact TBM et à la caténaire RFN.

Cette clôture est interrompue au droit des passages à niveau, et en face de la sous-station SNCF Réseau de Blanquefort PK 6+620 pour permettre le passage d'un agent SNCF Réseau.

Sur 20 m de part et d'autre de la chaussée des PN, la clôture séparatrice est abaissée à 1,10 m de hauteur (résistance plus faible afin de diminuer les conséquences pour les occupants d'un véhicule qui serait heurté et projeté par un tramway, et meilleure visibilité des conducteurs de trains et de tramways sur les usagers de la voirie et réciproquement).

La prévention des risques ferroviaires SNCF Réseau repose sur l'intégrité de la clôture.

La vérification mensuelle et la maintenance préventive et corrective sont à la charge de Bordeaux Métropole et de son Mainteneur.

La clôture séparatrice de la ligne C entre SNCF Réseau et TBM doit rester intègre.

En cas de signalement d'un défaut de fixation ou d'une brèche dans la clôture, l'opérateur PCC Tramway doit déclencher une intervention du service IFT (service de maintenance infrastructure Tramway TBM) pour adapter les moyens à mettre en œuvre afin de rétablir l'intégrité de la clôture.

La réparation provisoire doit intervenir au plus tôt, et la réparation définitive dans un délai selon la nature des travaux nécessaires et de l'efficacité de la réparation provisoire.

SNCF Réseau entretient les clôtures spécifiques de l'ensemble des PN (jusqu'à 20 mètres de part et d'autre des PN) y compris du coté ligne C, tandis que la clôture séparatrice des voies est toujours à la charge de TBM quelle que soit sa distance par rapport au PN.

3.3. Délimitation des zones avec risque de heurt par un train RFN

Pour les interventions au sol et sur la plate-forme, la clôture séparatrice entre les voies Tramway et RFN permet de protéger les intervenants travaillant dans l'emprise de la voie Tramway d'un risque de heurt par un train RFN.

En intervention courante, le personnel d'exploitation et de maintenance TBM doit rester sur la plate-forme de la voie Tramway, sans franchir la clôture séparatrice.

Dans le cas de travaux situés dans la zone du PN où la clôture séparatrice est interrompue, appliquer les mesures décrites à l'article 4.3.

Interdiction de franchir la clôture séparatrice en situation courante.

3.4. Délimitation des zones avec risque de heurt par un tramway

Pour les interventions au sol et sur la plate-forme, la clôture séparatrice entre les voies TBM et RFN permet de protéger les intervenants travaillant dans l'emprise de la voie RFN d'un risque de heurt par un tramway.

En intervention courante, le personnel d'exploitation et de maintenance SNCF Réseau doit rester sur la plate-forme de la voie RFN, sans franchir la clôture séparatrice.

Dans le cas de travaux situés dans la zone du PN où la clôture séparatrice est interrompue, appliquer les mesures décrites à l'article 4.3.

Interdiction de franchir la clôture séparatrice en situation courante.

3.5. Délimitation des zones à risque électrique pour TBM vis-à-vis de la traction électrique du RFN

Pour une intervention en hauteur sur la LAC et son armement, la verticale de la clôture située entre les voies Tramway et RFN permet d'avoir en tout point de la ligne une distance de sécurité d'au moins 2,08 m (2,28-0,20 de désaxement défavorable) vis-à-vis de la caténaire.

A l'intérieur de l'emprise tramway délimitée par la clôture séparatrice entre les voies Tramway et RFN, il n'y a pas besoin de demander une consignation de la caténaire. La nacelle du rail-route utilisé par l'exploitant tramway est équipée d'un limiteur d'angle pour éviter de pénétrer par inadvertance dans le domaine dangereux de la zone 3.

Toute intervention en hauteur à proximité de la LAC Tramway hors consignation de la caténaire RFN doit être effectuée par du personnel possédant une habilitation caténaire C0 et sous réserve de ne pas franchir l'aplomb de la clôture séparatrice.

Une intervention au sol et jusqu'à 2.50 m de hauteur par rapport au plan de roulement est située en zone 0.

3.6. Délimitation des zones à risque électrique pour SNCF Réseau vis-à-vis de la traction électrique Tramway (LAC)

Pour une intervention en hauteur sur la caténaire et son armement, la verticale de la clôture située entre les voies des tramways et des trains permet d'avoir en tout point de la ligne une distance de sécurité d'au moins 1,31 m (1,56-0,25 de désaxement défavorable) vis-à-vis de la LAC 750V Tramway.

A l'intérieur de l'emprise de la voie RFN délimitée par la clôture séparatrice entre les voies TBM et RFN, il n'y a pas besoin de demander une consignation de la LAC Tramway. Les lorrys 4 axes SNCF Réseau sont équipés d'un limiteur d'angle pour éviter de pénétrer par inadvertance dans le domaine dangereux de la zone 3.

Toute intervention en hauteur à proximité de la caténaire RFN, hors consignation de la LAC Tramway, doit être effectuée par du personnel possédant une habilitation caténaire C0 et sous réserve de ne pas franchir l'aplomb de la clôture séparatrice.

Une intervention au sol et jusqu'à 2,50 m de hauteur par rapport au plan de roulement est située en zone 0.

4. Organisation des interventions

4.1. Principes d'organisation des interventions communes TBM/SNCF Réseau

4.1.1. Généralités

Les conditions d'intervention des agents SNCF Réseau dans l'emprise de la voie Tramway sont décrites à l'article 4.5 et font l'objet d'un plan de prévention annuel reconductible par tacite reconduction établi par TBM.

Tous les travaux réalisés par TBM dans l'emprise de la voie RFN (travaux sur clôture séparatrice notamment) font l'objet d'un plan de prévention annuel établi par SNCF Réseau. Ce plan de prévention nécessite de se revoir chaque année pour le reconduire.

Dans tous les cas où une programmation est requise, se reporter à l'article 4.2 qui en décrit les modalités.

Hors dérangement de PN, tous travaux nécessitant la reprise du gardiennage d'un PN (avec ou sans utilisation de patte de verrouillage) ou l'intervention d'un agent SE doit faire l'objet d'un document de travail et/ou d'organisation établi par SNCF Réseau.

En cas d'urgence, l'appel des services d'astreinte TBM et SNCF Réseau est déclenché respectivement par le PCC Tramway et par l'AC du Poste de La Vache (ou du PCD), après échange entre les deux exploitants via la **ligne téléphonique dédiée.**

4.1.2. Travaux avec risque de heurt ou risque électrique

Toute intervention risquant d'affecter l'autre partie, par engagement GLO/ZD ou par consignation LAC/caténaire, doit être étudiée de façon à supprimer ce risque, en envisageant dans l'ordre :

- sur rail, le recours à des limiteurs de course débattement/rotation (équipement standard des lorrys automoteurs),
- l'habilitation C0 du conducteur d'engin.

4.1.3. Travaux de terrassement

Tout projet affectant ou risquant d'affecter la stabilité de la voie contiguë (fouilles et terrassements par exemple) devra faire l'objet de la programmation décrite à l'article 4.2 afin de déterminer les impacts en termes d'études techniques, de limitation temporaire de vitesse des circulations ferroviaires, de plages travaux, etc., et d'en respecter les échéances.

4.2. Modalités de programmation des interventions communes TBM/SNCF Réseau

Toutes les correspondances avec TBM sont adressées à :

- Immeuble Porte de Bordeaux – 12 boulevard Antoine Gautier
- CS 31211 – 33082 BORDEAUX cedex

Les signalements (sans impact exploitation) sont adressés au Responsable de la Maintenance des infrastructures Tramway de TBM :

- Pierre SOUTY (même adresse)

  pierre.souty@keolis.com 06 23 66 06 35

Les demandes de travaux respectives sont adressées aux services suivants :

- TBM : « bureau des travaux et des consignations »

  tbc.bureau-travaux@keolis.com

  05 57 57 88 64 – 06 35 66 10 23
- SNCF Réseau : Directeur Production Infrapôle Aquitaine

  142 rue des Terres de Borde – 33000 Bordeaux

  didier.vigot@reseau.sncf.fr

  05 64 12 01 76 - 06 17 01 97 76

Par principe, tous les ans, 2 réunions sont organisées entre les parties :

- au 1er trimestre de l'année A pour les travaux ordinaires du 2nd semestre A,
- au 3ème trimestre de l'année A pour les travaux ordinaires du 1er semestre A+1,

avec présentation par SNCF Réseau des fenêtres (intervalles libres entre circulations à disposition du mainteneur SNCF Réseau, dénommées « plages-travaux » et inscrites au graphique de circulation des trains) génériques, déformées, de surveillance (à titre indicatif 1h de jour), et correctives (à titre indicatif 3h nuit DI/LU).

Pour chaque chantier identifié comme devant faire l'objet de mesures prises à la fois par TBM et SNCF Réseau, chaque entreprise désigne un « organisateur travaux », et les parties définissent un calendrier de préparation (définition des derniers détails opérationnels, rédaction des consignes d'organisation et du plan de prévention (le cas échéant), réservation de la capacité, programmation du personnel).

L'établissement d'une « Demande d'Autorisation de Travaux » DAT (annexe 2) formalise pour les deux parties le compte rendu de la concertation.

Pour une intervention de la responsabilité de SNCF Réseau dans les emprises de la voie Tramway (remplacement de câbles par exemple), dans le cas où SNCF Réseau fait appel à la sous-traitance, SNCF Réseau participe à l'établissement du plan de prévention de l'entreprise sous-traitante. Ce plan de prévention est rédigé par TBM.

En cas d'intervention devant être réalisée sans attendre la réunion semestrielle (par exemple réparation définitive de clôture séparatrice suite à accident routier, ou EFG pour mise en voie RFN d'un lorry automoteur SNCF Réseau) :

- TBM expose son besoin à SNCF Réseau qui satisfait à sa demande (présentation en interne SNCF Réseau de Planches Travaux de Dernière Minute PTDM) ;

- SNCF Réseau exprime son besoin à TBM par une DAT transmise au bureau des travaux.

Par ailleurs, la programmation doit être anticipée pour :

- travaux à Fort Impact Capacitaire (FIC) : programmation Septembre A-3
- travaux sur plages aménagées : programmation Janvier A-2
- travaux sur plages ordinaires avec fermeture de route : programmation M-3

TBM veille à bien anticiper les travaux de dépose/repose ou remplacement total ou partiel de platelage de PN sur la voie Tramway, y compris les éventuels raccords d'enrobés et marquage routier, même s'il en réalise la fourniture et/ou la pose, pour les raisons suivantes :

- SNCF Réseau reste responsable des démarches administratives pour obtenir les arrêtés de fermeture,
- les gestionnaires de voirie peuvent imposer des contraintes (travaux seulement en dehors des périodes de ramassage scolaire par exemple).

4.3. Organisation par TBM des interventions sur la voie Tramway affectant le fonctionnement des PN

Les interventions dans une zone d'annonce de PN doivent être organisées afin de supprimer ou minimiser la gêne occasionnée aux usagers de la route.

Tout travail ou circulation de TTx doit être organisé de façon à limiter le temps de fermeture d'un PN à une durée inférieure à 10 mn.

Si les travaux sont exécutés par une entreprise pour le compte de TBM, la présence d'un mainteneur TBM est obligatoire pour garantir l'application des règles de la présente directive.

Les mesures à prendre à chaque PN sont déterminées par l'organisateur TBM en fonction de la nature des travaux, de la durée de l'intervention et des moyens à disposition. Par ailleurs, le coût de ces mesures est à prendre en considération.

Pour remédier à la perturbation de l'exploitation ou du fonctionnement d'un PN, il convient de recourir à l'une ou plusieurs mesures ci-après classées par ordre prioritaire [3]:

1) organisation des mouvements du TTx et (ou) du (des) engin(s) de chantier, (voir 4.3.1)
2) intervention d'un Garde PN qui utilise le Boîtier de Commutateurs de Reprise de Gardiennage (BCRG) pour annuler l'annonce, (voir 4.3.2)
3) interdiction temporaire du PN à la circulation routière (fermeture de route). (voir 4.3.3)

Dans les cas où l'intervention d'un Garde PN est requise (art 4.3.2) ou qu'une fermeture de la voirie est envisagée (art 4.3.3), une coordination entre SNCF Réseau et TBM est nécessaire (application de l'article 4.1), et l'organisation prévue par TBM doit être soumise à SNCF Réseau pour validation des mesures à prendre aux PN. SNCF Réseau établit la (ou les) «°Consigne Travaux au PN » et, le cas échéant, le document d'organisation autorisant l'utilisation de la patte de verrouillage.

Enfin, dans tous le cas, le franchissement d'un PN par un TTx ou par un engin-chantier n'est autorisé qu'après sa fermeture préalable.

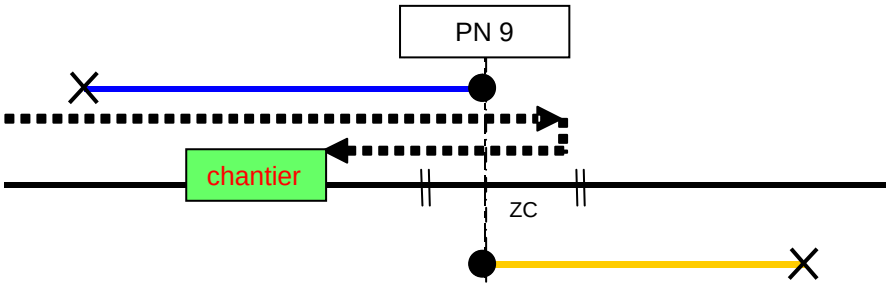
[3] Article 8 de l'IN 1703

4.3.1. Organisation des mouvements de TTx et (ou) d' (des) engin(s) de chantier

Cette procédure nécessite une bonne connaissance et la maitrise du fonctionnement des installations par l'organisateur des travaux et par les conducteurs des TTx.
Lorsqu'un chantier avec TTX ou Lorry Automoteur a lieu après franchissement du détecteur d'annonce mais avant franchissement du PN, dans une zone d'annonce, c'est-à-dire entre le détecteur d'annonce et le PN
Il est possible, grâce à des mesures d'organisation, de ne pas avoir à annuler l'annonce du PN par le BCRG, et aucun agent PN SNCF Réseau n'est alors nécessaire.

4.3.1.1. Travail d'un TTx dans une zone d'annonce

Un TTx déclenchant une annonce de PN, peut réarmer l'annonce (*fin du processus d'annonce qui se traduit par la réouverture du PN*) et revenir vers sa zone d'action.



Légende :

- La croix représente la position des détecteurs d'annonce,
- Le tracé en couleur (bleu ou jaune) représente la zone d'annonce,
- La ZC est la zone comprise entre les doubles traits verticaux.

Le TTx franchit le PN et s'arrête au-delà de la zone courte, attend l'ouverture du PN, puis rebrousse, occupe la zone courte sans franchir le PN, et ne franchit le PN qu'après sa fermeture.

L'organisateur doit donner comme instructions au responsable du TTX :

« Arrêt du TTx après PN n° …, puis rebroussement du TTx avec franchissement du PN après fermeture par occupation de la zone courte. »

4.3.1.2. Utilisation d'un Lorry Automoteur :

4.3.1.2.1. Cas de circulation sans travail :

Afin d'éviter tout déclenchement ou réarmement intempestif de l'annonce, avant l'arrivée du Lorry Automoteur dans la zone d'annonce, la pose d'un dispositif de shuntage sur la zone courte et à sa limite aval a pour effet de maintenir le PN fermé jusqu'à son franchissement par le Lorry Automoteur. L'ouverture du PN a lieu après dépose du dispositif de shuntage et dégagement de la zone courte par le Lorry Automoteur.

4.3.1.2.2. Cas de travail dans une zone d'annonce de PN

Une mesure d'organisation (cf. mesure de l'article 4.3.1.1 pour les TTX) doit prescrire :

- la circulation sans travail du Lorry Automoteur conformément au cas décrit à l'article 4.3.1.2.1 ;

- une fois le PN ouvert, la re-fermeture du PN par pose d'un dispositif de shuntage dans la zone courte à sa limite aval, et le rebroussement du Lorry Automoteur qui franchit le PN vers sa zone de travail ;
- la réouverture du PN par dépose du dispositif de shuntage et dégagement de la zone courte par le Lorry Automoteur qui se dirige vers sa zone de travail.

En appliquant cette mesure d'organisation, il n'y a pas besoin d'annuler l'annonce PN par le BCRG, et aucun Garde PN SNCF Réseau n'est nécessaire.

4.3.2. Reprise de gardiennage des PN pour travaux TBM sur voie Tramway

Lorsqu'aucune mesure d'organisation des travaux ne permet d'éviter la reprise de gardiennage, après avoir réalisé la coordination indispensable entre TBM et SNCF Réseau avant le début des opérations, SNCF Réseau met à disposition un Garde PN.

C'est le cas par exemple lors d'opérations situées dans les zones d'annonces des PN :

- remplacement de rail,
- remplacement de connexion inductive,
- bourrage du ballast obligeant à démonter les détecteurs d'annonce,
- TTX ne pouvant pas réarmer le PN,
- etc.,...

Le chargé de travaux TBM donne l'autorisation au Garde PN d'appliquer la « Consigne Travaux au PN » en lui remettant.

Le Garde PN applique les mesures de la «°Consigne Travaux au PN » et, le cas échéant, celles du document d'organisation SNCF Réseau.

En fin d'intervention, le Garde PN restitue au chargé de travaux TBM la « Consigne Travaux au PN » après avoir signé la partie « fin de l'intervention ».

Si l'organisation le prévoit, le Garde PN peut être chargé de plusieurs PN, avec utilisation de la patte de verrouillage. Ce point devra rester conforme à la réglementation en vigueur.

Si la constitution des éléments d'un circuit de voie faisant partie des annonces PN est impactée (remplacement de rail, de connexion inductive,…), l'intervention du mainteneur de SNCF Réseau est obligatoire pour la remise en service de ce CDV.

Dans ce cas, appliquer les mesures prévues à l'article 4.3.4.

4.3.3. Interdiction temporaire du PN à la circulation routière

L'interdiction temporaire d'un PN à la circulation routière nécessite un arrêté pris par le gestionnaire de voirie, la mise en place des itinéraires de déviation routière et des mesures de fermeture du PN.

4.3.3.1. Interdiction à la circulation routière

Pour les 4 PN concernés situés sur voies communales, le Maire de la commune concernée prend l'arrêté provisoire d'interdiction de circulation routière.

L'interdiction de l'accès au PN peut être matérialisée par la mise en place de panneaux "sens interdit", "déviation" ou de signaux de position d'une déviation (chevrons de couleurs alternées blanche et rouge) et au droit du PN, par la pose de clôtures ou de barrières métalliques.

4.3.3.2. Fermeture du PN

SNCF Réseau a la charge de demander les arrêtés de fermeture du PN.

Pour la fermeture du PN :

- les feux rouges clignotants sont occultés ou éteints pour ne pas susciter un doute dans l'esprit des usagers quant à l'interdiction de la circulation routière.
- les demi-barrières sont abaissées ou déposées afin de ne pas présenter aux conducteurs de trains et de tramways une situation équivoque pouvant être interprétée comme un raté de fermeture.

4.3.4. Intervention sur les CDV de la voie Tramway faisant partie d'une zone d'annonce de PN

En cas de maintenance ou travaux sur l'ensemble ou parties des éléments d'un CDV de la voie Tramway faisant partie des zones de continuité d'une annonce de PN[4], il y a perturbation probable des installations suivantes :

- Annonce du PN concerné,
- Signalisation tramway,
- Enclenchement de sens tramway.

Dans tous les cas, les mainteneurs de SNCF Réseau et de TBM interviennent en même temps et en concertation en respectant les règles de l'article 4.2, notamment pour le mainteneur SNCF qui doit présenter une DAT :

- Le mainteneur SNCF Réseau pour les conséquences sur la partie PN,
- Le mainteneur TBM pour les conséquences sur la partie signalisation et enclenchement tramway.

En fonction du type d'intervention prévue, la répartition des zones d'action de chaque mainteneur est la suivante :

- Partie voie du CDV (depuis les connexions inductives) : TBM (voir article 4.3)
- Reste de l'installation du CDV (hors voie et connexions inductives) : SNCF Réseau.

Compte tenu de l'impact sur la signalisation tramway, c'est le mainteneur TBM qui est responsable de la remise en service de la signalisation Tramway (y compris pour une maintenance du CDV hors partie voie) en tenant compte des particularités suivantes :

- Le mainteneur SNCF Réseau gère les impacts sur le fonctionnement du PN et les relations avec l'AC de la Vache,
- Les essais, les vérifications et le bon fonctionnement du CDV suite à l'intervention sont toujours sous la responsabilité de l'agent SE de SNCF Réseau,
- En fin d'intervention et après rétablissement du fonctionnement normal du circuit de voie, l'agent SE transmet une dépêche au PCC Tramway sous la forme suivante (annexe 9) :

[4] La maintenance de ces CDV est sous la responsabilité de SNCF Réseau.

- « M. *(nom),* agent SE de SNCF Réseau à PCC Tramway, vous informe du bon fonctionnement du circuit de voie ……. de la voie Tramway au PN N°……., le (*date)* à *(heures et minutes)* ».

- A la réception de cette dépêche, le PCC Tramway avise le mainteneur TBM et attend ses directives pour la reprise de l'exploitation normale de la ligne. Le mainteneur TBM considère alors le bon fonctionnement du CDV et peut procéder à la remise en fonctionnement normal de la signalisation tramway.

Les conditions de réalisation des travaux (avec ou sans vigie) sont décrites à l'article 4.5.

Nota : Cette procédure est indépendante des conséquences sur le fonctionnement du PN pour lequel d'autres mesures éventuelles sont à prendre (reprise de gardiennage,…).

4.3.5. Mesures à prendre vis-à-vis du feu tramway

4.3.5.1. Pour maintenance ou travaux sur les installations du PN

En cas de maintenance ou travaux sur les installations du PN par le mainteneur de SNCF Réseau, et s'il y a des conséquences prévisibles sur les conditions du feu tramway (cas du remplacement de barrières,…), il y a nécessité de prendre des mesures vis-à-vis de la signalisation tramway.

Dans tous les cas, les mainteneurs de SNCF Réseau et de TBM interviennent en même temps et en concertation en respectant les règles de l'article 4.2, notamment pour le mainteneur SNCF qui doit présenter une DAT :

- Le mainteneur SNCF Réseau pour les conséquences sur la partie PN,
- Le mainteneur TBM pour les conséquences sur la partie signalisation tramway.

En fin d'intervention et après rétablissement du fonctionnement normal des conditions du feu tramway, l'agent SE transmet une dépêche au PCC Tramway sous la forme suivante (annexe 9) :

- « M. *(nom),* agent SE de SNCF Réseau à PCC Tramway, vous informe du bon fonctionnement des conditions du feu tramway au PN N°……., le (*date)* à *(heures et minutes)* ».

A la réception de cette dépêche, le PCC Tramway avise le mainteneur TBM et attend ses directives pour la reprise de l'exploitation normale de la ligne. Le mainteneur TBM considère alors le bon fonctionnement des conditions du feu tramway et peut procéder à la remise en fonctionnement normal de la signalisation tramway.

4.3.5.2. Pour circulation de TTx court ou LA sur la voie Tramway

Pour toute circulation de TTx court ou de Lorry Automoteurs sur la voie Tramway, le PCC Tramway doit figer le triangle jaune par la manœuvre en position « fermeture » du commutateur PN correspondant.

Explications :

Un TTX court ou un lorry automoteur, de par sa longueur réduite, peut s'inscrire entre le feu tramway et le joint origine de la zone courte (la distance entre ces 2 points peut atteindre une vingtaine de mètres).

Si le convoi occupait uniquement la zone courte, le PN resterait fermé, mais les conditions d'allumage du feu tramway ne seraient plus réunies (conditions décrites dans

la directive commune dérangements des PN), ce qui provoquerait le passage du feu bleu au triangle jaune au nez du convoi.

4.4. Travaux TBM sur voie Tramway avec présence obligatoire d'un agent SNCF Réseau

Certains travaux TBM affectant les installations d'annonce de PN imposent l'intervention d'agents de SNCF Réseau (Garde PN (art 4.3.2), agent SE (art 4.3.4),…).

SNCF Réseau met à disposition les agents habilités, et se charge de rédiger les fiches de travail selon les conclusions de la coordination TBM+SNCF Réseau, ainsi que le document d'organisation (ou Contrat de Travaux).

SNCF Réseau assurant le bon fonctionnement des annonces des PN des voies RFN et Tramway, tous les travaux TBM situés dans une zone d'annonce obligeant au démontage des détecteurs d'annonce ou affectant la surface de roulement des rails de la voie Tramway (y compris désoxydation après remplacement) ou touchant aux CI ou à leurs câbles doivent faire l'objet d'une coordination entre TBM et SNCF Réseau avant le début des opérations.

En effet, seul l'Agent SE est habilité pour :

- déposer et reposer des détecteurs d'annonce quelle qu'en soit la cause,
- déposer et reposer des liaisons dans la boîte de raccordement des câbles situés en amont des CI (émetteurs et récepteurs de CDV),
- vérifier le bon fonctionnement des CDV et des annonces à la fin des travaux,
- prononcer la remise en service des installations de sécurité.

L'agent SE se met à la disposition du chargé de travaux TBM responsable du chantier pour intervenir sur les installations de la voie Tramway (dépose, repose, vérifications,….).

En fin d'intervention et après rétablissement du fonctionnement normal du circuit de voie, l'agent SE transmet une dépêche au PCC Tramway sous la forme suivante (annexe 9) :

- « M. *(nom)*, agent SE de SNCF Réseau à PCC Tramway, vous informe du bon fonctionnement du circuit de voie ……. de la voie Tramway au PN N°……., le *(date)* à *(heures et minutes)* ».

A la réception de cette dépêche, le PCC Tramway avise le mainteneur TBM et attend ses directives pour la reprise de l'exploitation normale de la ligne. Le mainteneur TBM considère alors le bon fonctionnement du CDV et peut procéder à la remise en fonctionnement normal de la signalisation tramway.

4.5. Conditions d'intervention des agents SNCF Réseau dans l'emprise de la voie Tramway (maintenance, travaux ou dérangement)

4.5.1. Règles de base

En application de l'« Instruction Sécurité Interventions PTF Tram Keolis », l'autorisation de pénétrer et de travailler dans les emprises de la voie Tramway n'est pas sujette à habilitation formelle. L'engagement de l'intervenant à respecter les consignes écrites dans la présente directive est suffisant. Toutefois, l'information relative à la fonction de vigie est délivrée aux agents SNCF Réseau dans le cadre de « l'information aux particularités locales ».

Que ce soit pour maintenance, travaux ou dérangement, tout agent SNCF Réseau devant vérifier ou intervenir sur les installations de la voie Tramway doit se signaler au PCC Tramway par téléphone (N°: 05.57.30.87.00) avant de pénétrer dans l'emprise de la voie Tramway. Il doit être porteur d'une tenue haute visibilité (comme pour la voie RFN).

L'agent téléphone au PCC Tramway et :

- décline son identité,
- décline le nom de sa société,
- indique l'emplacement de son chantier
- indique la référence de la DAT, le cas échéant,
- indique la durée d'intervention,
- transmet son n° de téléphone portable.

L'opérateur PCC Tramway donne l'autorisation de travailler, prévient les conducteurs tramway de la ligne concernée et informe TBM des travaux.

Le PCC Tramway informe les conducteurs par l'affichage d'un message sur leur pupitre.

La vitesse maximale des tramways sur la voie Tramway est de 70 km/h (environ 20 m/s), leur distance d'arrêt est de 160 mètres. Les tramways ralentissent systématiquement aux PN et ne les franchissent qu'à la vitesse maximale de 40 km/h.

En cours d'intervention, s'il se produit un incident ou s'il est découvert une avarie qui impose l'arrêt de la circulation des tramways, le responsable du chantier SNCF Réseau avise immédiatement le PCC Tramway et gère l'incident avec lui.

La sortie des emprises doit être signalée par le responsable du chantier SNCF Réseau au PCC Tramway afin de lever l'information transmise aux conducteurs.

Lorsqu'un agent SNCF Réseau intervient dans le cadre d'un chantier dirigé par un chargé de travaux TBM (par exemple dans le cas de travaux TBM visés à l'article 4.4), il se conforme à ses instructions de sécurité pour ce qui concerne la sécurité du personnel, et aux instructions SNCF Réseau pour ce qui concerne l'intervention sur les installations de sécurité dont il a la charge (circuits de voie et annonces PN de la voie Tramway).

4.5.2. Travail à l'intérieur du GLO de la voie Tramway

En dehors des opérations de maintenance ou de travaux TBM, le travail à l'intérieur du GLO de la voie Tramway est autorisé soit en autonomie (sans vigie) en respectant certaines conditions, soit avec vigie et balisage.

4.5.2.1. Travail autorisé en autonomie (sans vigie) si l'ensemble des conditions suivantes est respecté :

- l'intervention s'effectue sur la voie et de plain-pied,
- le travail est effectué par 2 personnes maxi,
- le temps de travail (continu) ne dépasse pas 5 minutes.

C'est le cas lorsque l'agent SNCF Réseau peut surveiller lui-même l'arrivée des tramways, notamment lors de la réalisation des visites ou des opérations de petite maintenance (dont astreinte) qui ne font pas obstacle à la circulation des tramways.

L'agent SNCF Réseau seul, est responsable de sa propre sécurité. Il peut se déplacer dans les emprises de la voie Tramway sous réserve de disposer d'une visibilité de 160 mètres (sinon, appliquer article 4.5.2.2). Il doit dégager le GLO à l'approche d'un tramway.

Exemple de travaux pouvant être effectués en autonomie :

- *examen visuel des installations,*
- *relevés de cotes,*
- *tous travaux nécessitant un engagement fugitif du GLO.*

4.5.2.2. Avec vigie et balisage

Si l'intervention ne remplit pas les conditions du travail en autonomie, pour l'une des conditions suivantes :

- le travail nécessite la présence de 3 personnes ou plus,
- le temps de travail continu dépasse 5 minutes,
- le travail nécessite l'utilisation de matériel lourd difficilement déplaçable pour libérer la voie,

il y a obligation de mettre en place une vigie et un balisage réalisé en amont et en aval du chantier (par exemple avec des lanternes à feu rouge fixe ou clignotant) visible à 160 mètres dans les 2 sens.

L'agent SNCF Réseau se soumet aux instructions de la vigie. Il doit dégager le GLO dès que l'ordre lui en est donné.

<u>Exemple du remplacement d'un détecteur d'annonce HS qui provoque une annonce permanente et met le PN en dérangement :</u>

Après la prise des mesures réglementaires, (reprise du gardiennage du PN, annulation de l'annonce en dérangement, feu tramway figé au triangle jaune,…), le franchissement du PN par les tramways se fait en sécurité (à vitesse réduite après arrêt au feu jaune, la fermeture du PN étant assurée par le Garde PN).

Le remplacement du détecteur HS devient possible, bien que nécessitant une durée supérieure à l'intervalle de circulation entre deux tramways.

Comme l'agent SE ne peut pas surveiller seul l'arrivée des tramways, une vigie et un balisage sont requis. L'agent utilise son annonceur SNCF Réseau s'il est présent, ou fait appel à une vigie TBM via le PCC Tramway.

4.6. Opérations SNCF Réseau au voisinage de la LAC Tramway

Des agents de SNCF Réseau (ou d'une entreprise intervenant pour son compte) habilités caténaire C0 peuvent travailler sans consignation de la LAC tant que eux-mêmes et les objets manipulés ne dépassent pas l'aplomb de la clôture séparative, ou l'axe de l'entrevoie dans la zone des PN sans clôture séparatrice.

Par contre, si des agents de SNCF Réseau (ou d'une entreprise intervenant pour son compte) non habilités caténaire C0 risquent de s'approcher avec les objets manipulés à une distance inférieure à 3 mètres de la LAC Tramway, après avoir réalisé la coordination indispensable entre TBM et SNCF Réseau avant le début des opérations, il y a lieu de réaliser l'opération suivante :

- consignation (qui comprend la mise au rail) de la section de LAC intéressée.

Cette opération est réalisée par le chargé de Consignation de TBM. Il remet sur place au représentant SNCF sur le chantier (ou au RSO), un imprimé intitulé «°PV de consignation LAC » (annexe 5).

En fin d'intervention, le représentant SNCF sur le chantier (ou le RSO) restitue au chargé de Consignation TBM l'imprimé après avoir dûment complété la partie «°avis de cessation de travail°».

4.7. Opérations TBM avec risque de pénétration dans la ZD de la voie RFN

Après avoir réalisé la coordination indispensable entre TBM et SNCF Réseau avant le début des opérations (par exemple, rédaction d'un plan de prévention,…), si pour les opérations de maintenance ou de travaux, les salariés de TBM (ou d'une entreprise intervenant pour son compte) risquent eux-mêmes ou leurs engins ou leur matériel ou leur outillage de pénétrer dans la ZD, il y a lieu de distinguer les 2 cas suivants.

4.7.1. Risque fugitif d'engagement de personnel ou d'outillage à main

Les travaux sont réalisés avec simple annonce des circulations.

Le chargé de travaux TBM ne peut débuter les travaux qu'avec l'accord du représentant SNCF sur le chantier (ou du RSO).

Cet accord fait l'objet de la remise de l'imprimé « Mise en place d'un dispositif d'annonce des circulations » (annexe 4).

4.7.2. Autre risque

Les travaux sont réalisés avec interdiction de circulation sur la voie RFN.

Le représentant SNCF sur le chantier (ou le RSO) remet sur place, le moment venu, au chargé de travaux TBM, une autorisation d'engagement en zone à risques ferroviaires (ARF[5] voir annexe 3).

En fin d'intervention, le chargé de travaux TBM remet l'ARF au représentant SNCF sur le chantier (ou au RSO) après avoir dûment complété la partie « Avis de modification ou de cessation ».

4.8. Opérations TBM au voisinage de la caténaire

4.8.1. Personnel habilité caténaire C0

Des salariés de TBM (ou d'une entreprise intervenant pour son compte) habilités caténaire C0 peuvent travailler sans consignation de la caténaire tant que eux-mêmes et les objets manipulés ne dépassent pas l'aplomb de la clôture séparatrice, ou l'axe de l'entrevoie dans la zone des PN sans clôture séparatrice.

4.8.2. Personnel spécialisé caténaire[6]

Dans le cas d'intervention de salariés de TBM (ou d'une entreprise intervenant pour son compte) spécialisés caténaire, l'agent habilité de SNCF procède seulement à la consignation C et remet une attestation de consignation C (imprimé 9005 en annexe 6) au chargé de travaux TBM. La mise au rail est alors à la charge des salariés de TBM (ou de l'entreprise intervenant pour son compte). Dans ce cas, pour l'engagement du personnel dans la ZD de la voie RFN, appliquer l'article 4.7.1.

En fin d'intervention, le chargé de travaux TBM remet à l'agent habilité de SNCF l'imprimé «°Attestation de consignation » après avoir dûment complété la partie «°Avis de cessation°».

4.8.3. Personnel non spécialisé caténaire[7]

Après avoir réalisé la coordination indispensable entre TBM et SNCF Réseau avant le début des opérations, si des salariés de TBM (ou d'une entreprise intervenant pour son compte) non spécialisés caténaire, risquent de s'approcher avec les objets manipulés à une distance inférieure à 3 mètres de la caténaire, il y a lieu de réaliser les opérations suivantes :

- consignation C des éléments de caténaire intéressés,
- mise au rail de la caténaire encadrant l'ensemble du chantier TBM.

Ces deux opérations sont réalisées sous la responsabilité de l'agent habilité de SNCF. Il remet sur place au chargé de travaux TBM, un imprimé intitulé «°Attestation de Mise Hors Tension » qui précise également les limites du chantier à ne pas dépasser (imprimé 9007 en annexe 6).

[5] L'ARF est utilisable à partir du 01/01/2017. Avant cette date, utiliser l'AITC

[6] Personnel averti des risques électriques et formé aux prescriptions de sécurité correspondantes

[7] Tout personnel

En fin d'intervention, le chargé de travaux TBM remet à l'agent habilité de SNCF l'imprimé «°Attestation de Mise Hors Tension°» après avoir dûment complété la partie «°Avis de cessation°».

5. Mise en voie de lorrys automoteurs

5.1. Mise en voie de lorrys automoteurs sur la voie Tramway

Les lorrys automoteurs pouvant shunter le circuit de voie « zone courte » des PN, les points d'enraillement/déraillement de ces lorrys sur la voie Tramway doivent se situer en dehors des zones courtes pour ne pas affecter le fonctionnement des PN. Ces points doivent être respectés par les équipes d'intervention et de maintenance TBM.

Respecter les points d'entrée des véhicules de service sur la voie Tramway.

Rappel : Les mouvements des lorrys automoteurs doivent être étudiés afin de déterminer s'ils sont susceptibles de déclencher une annonce aux PN. Appliquer l'article 4.3 « Organisation par TBM des interventions affectant les PN » pour organiser le chantier.

5.2. Engagement Fugitif de Gabarit de la voie Tramway lors de la mise en voie de lorrys automoteurs aux PN sur la voie RFN

Pour une mise en voie de lorrys automoteurs aux PN sur la voie RFN, s'il existe un risque d'Engagement Fugitif de Gabarit (EFG) de la voie Tramway, il est admis une procédure simplifiée.

Toute demande d'EFG doit faire l'objet d'une DAT à TBM qui autorise l'EFG.

Le moment venu, le représentant SNCF sur le chantier (ou le RSO) et le PCC Tramway appliquent la procédure suivante :

- le représentant SNCF sur le chantier (ou le RSO) appelle le PCC Tramway au téléphone N° 05.57.30.87.00 et lui exprime le besoin sous la forme : « M. (*nom*) représentant SNCF sur le chantier (ou RSO) au PN N° xx, téléphone n°……., à PCC Tramway, besoin d'EFG de la voie Tramway, le (*date*) à (*heures minutes*) ».
- le moment venu, le PCC Tramway donne l'autorisation d'EFG sous la forme « PCC Tramway à représentant SNCF sur le chantier (ou RSO) au PN N°*xx*, EFG autorisé après passage du prochain tramway au PN. »
- après passage du tramway, le représentant SNCF sur le chantier (ou le RSO) manœuvre le commutateur de blocage de la voie Tramway en position « Fermeture », et procède à la mise en voie RFN du lorry, si besoin en fermant le PN par le commutateur CSR. Dès la fin de l'EFG, le représentant SNCF sur le chantier (ou le RSO) remet le commutateur de blocage en position « Ouverture ».

En cas d'incident ne permettant pas de dégager le gabarit de la voie Tramway, le représentant SNCF sur le chantier (ou le RSO) avise immédiatement le PCC tramway et gère l'incident.

En fin d'intervention, le représentant SNCF sur le chantier (ou le RSO) informe le PCC Tramway de la fin de l'EFG.

6. Enquêtes, REX

6.1. Engagement du gabarit sur le réseau voisin suite à maintenance ou travaux

Suite à une opération de maintenance ou de travaux, en cas d'engagement de gabarit de la voie du réseau voisin, il y a lieu de diligenter une enquête pilotée, en principe, par l'exploitant du réseau qui a été engagé. Toutes les informations nécessaires à l'exhaustivité de l'enquête seront fournies par l'exploitant de l'autre réseau.

6.2. Incident de PN suite à maintenance ou travaux

Suite à une opération de maintenance ou de travaux, en cas d'incident de PN, il y a lieu de diligenter une enquête pilotée par l'Infrapôle. En cas de besoin, toutes les informations nécessaires à l'exhaustivité de l'enquête seront fournies par l'exploitant TBM.

6.3. Retour d'expérience

Les enquêtes citées précédemment alimenteront les échanges d'informations et les actions/recommandations lors de réunions de concertation, ainsi qu'à chaque événement le nécessitant.

Afin de suivre et améliorer la sécurité et la qualité du service, il est nécessaire que les incidents, les quasi incidents ainsi que toute difficulté survenue soient recensés et analysés. A cet effet, un répertoire des évènements doit être tenu à jour par chaque exploitant.

Ces analyses doivent permettre de déterminer des actions préventives et/ou correctives propres à éviter le retour ou l'apparition de dysfonctionnements.

Une réunion annuelle, destinée à examiner les dysfonctionnements survenus et à convenir, le cas échéant d'actions communes est organisée entre les deux exploitants.

7. Prescriptions diverses

7.1. Interruption de trafic sur la voie Tramway supérieure à 72 heures

Lorsque le trafic (tramway ou train de travaux) sur la voie Tramway aura été interrompu pendant une durée supérieure à soixante-douze heures, par assimilation avec la procédure mise en œuvre sur le RFN[8], le fonctionnement des circuits de voie n'est plus garanti et les annonces PN peuvent être perturbées.

La reprise de la circulation des tramways devra respecter les conditions suivantes :

- le PCC Tramway demande la présence d'un agent voie (voir Directive Commune Dérangements de PN),
- l'agent Voie SNCF Réseau vérifie à chaque PN et pour chaque sens de circulation que le premier tramway franchit le PN dans des conditions normales (absence de déshuntage et de réouverture des barrières alors que le tramway est sur la zone courte). En cas de doute sur le fonctionnement du PN, la fermeture du PN sera assurée par la mise en place des banderoles[9].
- il n'y a pas de restriction de vitesse du 1er tramway devant circuler.

7.2. Tournées de contrôle des PN

Dans le cadre des tournées de contrôle des passages à niveau dénommées « EF3C0 », toute anomalie constatée sur une installation de PN (chaussées) dont Bordeaux Métropole est propriétaire et dont TBM assure la maintenance, fera l'objet d'un courrier adressé par SNCF Réseau au Directeur de TBM (adresse à l'article 4.2).

Il appartiendra à TBM de procéder aux remises en état dans les délais appropriés.

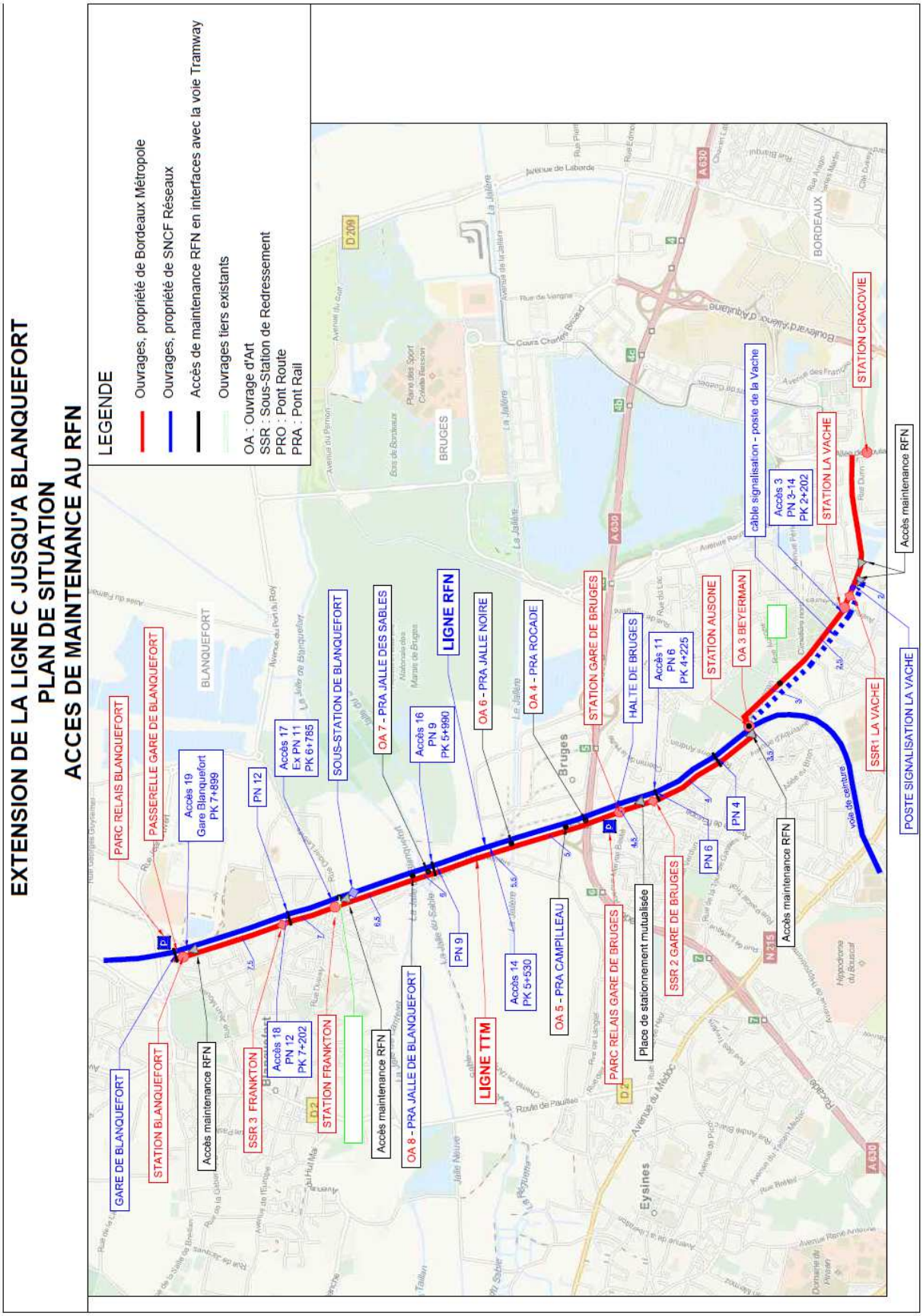
[8] IN1588 art 9.2 et EIC APC DC10338

[9] Art 9.2 de l'IN1588

ANNEXES

Annexe 1. Accès de Maintenance

EXTENSION DE LA LIGNE C JUSQU'A BLANQUEFORT
PLAN DE SITUATION
ACCES DE MAINTENANCE AU RFN



Annexe 2. Demande d'Autorisation de Travaux sur l'extension de la Ligne C à Blanquefort (DAT)

CE DOCUMENT N'AUTORISE PAS LE DEBUT DES TRAVAUX

DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAUX

Cette demande doit parvenir suivant un délai de 3 semaines défini dans l'instruction sécurité chantier tram keolis 2014 ind B au bureau des travaux et consignation par mail : bureau.travaux.tbc@keolis.com **(renseignements tel : 05 57 57 88 64)**

Cadre renseigné par l'entreprise réalisant les travaux qui transmet au commanditaire des travaux

Date et heure de la demande, le à
Société/Service exécutant Chargé de travaux
Tel Mobile Courriel
TRAVAUX du au de à

Nature du chantier :	☐ Fixe	☐ Mobile
Distance Ligne aérienne – intervention	☐ > à 3 mètres	☐ < à 3 mètres
Distance Voie - intervention	☐ > à 1,5 mètres	☐ < à 1,5 mètres
Travaux sur plateforme / survol	☐ NON	☐ OUI, préciser
Consignation électrique demandée	☐ NON	☐ OUI, préciser

Lieu d'intervention (station, installation ou voie)

Point kilométrique (facultatif) : entre et PK
Description des travaux à exécuter (+ plan de situation si besoin)

Matériels utilisés (Matériel d'élévation (*), meuleuse, etc.)

*Matériel d'élévation (nacelle, échafaudage), préciser ses dimensions (longueur, largeur et hauteur) ainsi que la hauteur de travail.

Nombre d'intervenants Signature représentant société

le chargé de travaux atteste avoir pris connaissance ou être sensibilisé aux règles d'accès TBC.

Cadre renseigné par le commanditaire des travaux validant la demande formulée par l'entreprise.

Société/Service Nom Signature

Tel Mobile Courriel

Accusé de réception TBC

☐ Demande non instruite, motif
☐ Travaux ne nécessitant pas d'Autorisation de travaux TBC. Ils ne doivent pas engendrer de flux piéton et/ou véhicule sur la plateforme tramway.
☐ Travaux soumis à une Autorisation de Travaux qui sera transmise par courriel et nécessitant :
- ☐ des panneaux de chantier type AK5 avec tri-flash
- ☐ du personnel pour le rôle d'homme traffic
- ☐ le balisage de la zone de travail
- ☐ les moyens vis-à-vis d'un PERMIS DE FEU à établir avant le début des travaux
- ☐ le retrait au dépôt TRAMWAY Bastide, les clés d'accès.

☐ Avant le début des travaux, veuillez-vous présenter au dépôt tramway Bastide à Monsieur à H

Date Visa Bureau travaux

MT_TVX_DAT_0001_ind B

AUTORISATION DE TRAVAUX n°

Cet exemplaire ou sa copie doit être présente sur le chantier

Nature de l'intervention

Société /service **Tél**
Chargé de travaux **Tél** **Mobile**

TRAVAUX du **jusqu'au** **de** **à**
Lieu d'intervention :

Point kilométrique (entre PK) : **et PK**

Matériel(s)utilisé(s) :

Nb d'intervenants :

Analyse du bureau travaux et des consignations

Permis de feu	**Non ☐ Oui ☐**	**Limitation de vitesse**	**Non ☐ Oui ☐ à Km/h**
Vigie obligatoire	**Non ☐ Oui ☐**	**Condamnation de voie**	**Non ☐ Oui ☐**
Balisage	**Non ☐ Oui ☐**	**Consignation électrique**	**Non ☐ Oui ☐**
Si consignation électrique préciser les sections ou équipements concernés :			

Points particuliers /Restrictions

AVIS DE DEBUT ET DE FIN DE TRAVAUX

Le chargé de travaux avise le PCC Tramway (05.57.30.87.00) du début, de l'interruption ou de la fin de l'intervention en mentionnant le numéro de l'autorisation de travaux. Il déclare avoir pris connaissance de l'instruction de sécurité des interventions sur la plate-forme du tramway ou à ses abords.
Tout avis, non signalé en temps et en heure, susceptible de perturber l'exploitation, pourra faire l'objet de sanction auprès de l'entreprise.

VISA PÔLE OPÉRATIONNEL

Visa **Rendu bon le / / à h**

LISTE DES N° DE TELEPHONE EN CAS D'URGENCE

POMPIERS 18
SAMU 15 ou 112(depuis un mobile)
PCC Tramway 05 57 30 87 00
CENTRE ANTI-POISON 05 56 96 40 80

Annexe 3. Autorisation d'engagement en zone à Risques Ferroviaires (ARF)[10]

[10] L'ARF est utilisable à partir du 01/01/2017. Avant cette date, utiliser l'AITC en fin de cette annexe.

ARF : mode d'emploi

ENTREPRISE (cachet)	**CARNET**
	Remis à : (agent, équipe, ...) .... Date de remise : .....

MODE D'EMPLOI DU CARNET

Le Représentant SNCF sur le chantier (RSNCF / CH) ou le Représentant de la Sécurité Opérationnelle (RSO) est chargé de la coordination des mesures de protection ferroviaire suivantes :

- Mise hors tension caténaire ;
- Interdiction des circulations ferroviaires ;
- Annonce des circulations ferroviaires.

A - AUTORISATION

Le RSNCF / CH ou RSO complète et signe le cadre « Autorisation », après avoir :

- collecté l'ensemble des attestations de sécurité nécessaires à la réalisation du chantier ;
- vérifié la conformité avec le document d'organisation relatif à la coactivité (PP, ISF).

Il complète notamment le tableau en renseignant :

- l'opération ou la phase d'activité concernée (débroussaillage) ;
- la zone de travail (ex : Piste côté V2 du pK 135+500 au pK 136+600) ;
- les voies et en cochant les mesures de protection ferroviaire mises œuvre ;
- le cas échéant, la circulation de mobiles travaux (TTx, LAM, ...) sur la zone de travail ;
- le cas échéant, si l'opération est réalisée par une entreprise spécialisée caténaire.

Il devra indiquer l'heure de cessation de travail la plus restrictive entre la circulation et la caténaire.

B - ACCUSE RECEPTION DE L'AUTORISATION

Le Représentant Chantier Entreprise (RCE) complète et signe le cadre « Accusé Réception de l'Autorisation ».
Le 1er feuillet, ainsi complété, est détaché du carnet et remis au RCE.
Le 2nd feuillet, formant souche, est conservé par le RSNCF / CH ou RSO.
Ce dernier peut suivre la délivrance et la restitution des autorisations à l'aide de l'annexe « Suivi des autorisations ». L'utilisation de cette annexe est recommandée mais n'est pas obligatoire.

C - AVIS DE MODIFICATION OU DE CESSATION

Une fois l'opération ou la phase d'activité terminée, le RCE complète et signe le cadre « Avis de Modification ou de Cessation » du feuillet qu'il détient. Il le remet au RSNCF / CH ou RSO qui le fixe par collage au recto du feuillet correspondant de son carnet.

Si l'opération continue avec un autre dispositif de sécurité, le RSNCF / CH ou RSO remet une nouvelle autorisation à jour au RCE.

NOTA : Le titulaire du carnet doit être en possession du document d'organisation (Plan de Prévention, ISF) relatif à la sécurité du personnel spécifique au chantier.

0.018.9733

ARF : Feuillet « Représentant Chantier Entreprise »

AUTORISATION D'ENGAGEMENT EN ZONE A RISQUES FERROVIAIRES N° 01

Cette autorisation fait office d'attestation de mise hors tension caténaire si la mesure est mise en œuvre !

SNCF RÉSEAU

CARNET N° 00001

A AUTORISATION

☐ RSNCF / CH ☐ RSO - NOM : ENTITE :

AUTORISE l'engagement en zone à risques ferroviaires au destinataire désigné au cadre B

conformément au ☐ PP ☐ ISF N° DU

car les mesures suivantes sont mises en œuvre :

OPERATION OU PHASE D'ACTIVITE	DISPOSITIF DE SECURITE			
	Mesures / Voie(s)	Mise hors tension Caténaire	Interdiction des circulations	Annonce des circulations
ZONE DE TRAVAIL (voies, pk limites ou installations : aiguille, PN, ...)	V	☐	☐	☐
	V	☐	☐	☐
	V	☐	☐	☐
	V	☐	☐	☐

☐	Il l'avise également de la circulation de mobiles travaux sur la zone de travail.
☐	Entreprise Spécialisée Caténaire (s'assure de sa protection vis-à-vis de la caténaire).

L'AVIS DE MODIFICATION OU DE CESSATION DEVRA M'ETRE REMIS AU PLUS TARD :

DATE : **HEURE :**

Date : Heure : Signature :

B ACCUSE RECEPTION DE L'AUTORISATION

RCE - NOM : ENTITE :

DECLARE :

- connaitre les prescriptions de sécurité relatives aux travaux en zone à risques ferroviaires ;
- appliquer les dispositions du Plan de Prévention / PPSPS correspondant aux travaux ;
- disposer des informations suffisantes pour reconnaitre sur le terrain les limites du chantier autorisé ;
- avoir pris connaissance, le cas échéant, que des mobiles travaux circuleront pendant cette période.

Date : Heure : Signature :

C AVIS DE MODIFICATION OU DE CESSATION

RCE - NOM : ENTITE :

AVISE le Représentant désigné dans le cadre A ou son remplaçant :

- qu'il a fait dégager le personnel, l'outillage et le matériel :
  - de la zone dangereuse des voies ferrées ;
  - du voisinage des installations caténaire mises hors tension ;
- qu'il a pris les dispositions prévues au Plan de Prévention / PPSPS pour que son personnel ne courre plus aucun risque du fait du rétablissement de la circulation ferroviaire et/ou de l'alimentation caténaire ;
- ou avoir pris les dispositions nécessaires suite à la modification du dispositif de sécurité.

Date : Heure : Signature :

Feuillet « Représentant Chantier Entreprise » 0.018.9733

ARF : Feuillet « Représentant SNCF sur le chantier/RSO »

AUTORISATION D'ENGAGEMENT EN ZONE A RISQUES FERROVIAIRES N° 01

Cette autorisation fait office d'attestation de mise hors tension caténaire si la mesure est mise en œuvre !

SNCF RÉSEAU

CARNET N° 00001

(A) AUTORISATION

☐ RSNCF / CH ☐ RSO - NOM : ENTITE :

AUTORISE l'engagement en zone à risques ferroviaires au destinataire désigné au cadre (B)

conformément au ☐ PP ☐ ISF N° DU

car les mesures suivantes sont mises en œuvre :

OPERATION OU PHASE D'ACTIVITE	DISPOSITIF DE SECURITE			
	Mesure(s) / Voie(s)	Mise hors tension Caténaire	Interdiction des circulations	Annonce des circulations
ZONE DE TRAVAIL (voies, pk limites ou matérialisations : aiguille, TN, ...)				
	V	☐	☐	☐
	V	☐	☐	☐
	V	☐	☐	☐
	V	☐	☐	☐

☐	Il l'avise également de la circulation de mobiles travaux sur la zone de travail.
☐	Entreprise Spécialisée Caténaire (s'assure de sa protection vis-à-vis de la caténaire).

L'AVIS DE MODIFICATION OU DE CESSATION DEVRA M'ETRE REMIS AU PLUS TARD :

DATE : **HEURE :**

Date : Heure : Signature :

(B) ACCUSE RECEPTION DE L'AUTORISATION

RCE - NOM : ENTITE :

DECLARE :

- connaitre les prescriptions de sécurité relatives aux travaux en zone à risques ferroviaires ;
- appliquer les dispositions du Plan de Prévention / PPSPS correspondant aux travaux ;
- disposer des informations suffisantes pour reconnaitre sur le terrain les limites du chantier autorisé ;
- avoir pris connaissance, le cas échéant, que des mobiles travaux circuleront pendant cette période.

Date : Heure : Signature :

Feuillet « Représentant SNCF sur le chantier / RSO » 0.018.9733

AITC (document remplacé par l'ARF le 01/01/2017)

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SNCF

ATTESTATION D'INTERDICTION TEMPORAIRE DE CIRCULATION

N° :

Ligne de _____

Chantier de _____

☐ Exemplaire RSO (1)

☐ Exemplaire SNCF (1)

A	SNCF	B	RSO
Mr _____ Agent SNCF sur le chantier, avise le destinataire désigné ci-contre que : 1) La circulation des trains sur la voie _____ est interdite temporairement 2) Les dispositifs techniques de protection ont été mis en place et assurent la protection du chantier Du km _____ au km _____ 3) Que des trains de travaux ou des lorry circuleront sur cette voie pendant cette période d'interdiction.(2)		Mr _____ De l'entreprise _____ Représentant Sécurité Opérationnel, déclare : 1) Connaitre les prescriptions de sécurité relatives aux travaux sur les voies, 2) Avoir pris connaissance du Plan Général de Coordination SPS correspondant aux travaux 3) Disposer des informations suffisantes pour reconnaître sur le terrain les limites de la voie interdite temporairement à la circulation des trains 4) Savoir que des trains de travaux ou des lorry circuleront sur cette voie pendant cette période d'interdiction.(2)	

L'avis de cessation de travail devra être remis à l'Agent SNCF sur le Chantier désigné dans le cadre

A au plus tard le : __/__/__ à __h__

Date : __/__/__ Signature :	Date : __/__/__ Signature :

C	Avis de Cessation de Travail

Mr _____ , Représentant Sécurité Opérationnel, avise le Représentant SNCF désigné dans le cadre A :

1) Qu'il n'y a plus de personnel, d'outillage et de matériel dans la zone dangereuse de la voie interdite temporairement à la circulation des trains désignée ci-dessus, au droit de son chantier.

2) Que les dispositions prévues au Plan Général de Coordination SPS ont été prises pour que le personnel des entreprises concernées ne coure plus aucun risque du fait du rétablissement de la circulation.

3) Que la voie est libre de tout obstacle aux circulation.

Date : __/__/__ Heure : _____ Signature :

Lieu et heure de rendez-vous pour la période de travail suivante :

_____ à __h__

(1) Cocher la case correspondante (2) Rayer la mention inutile

Annexe 4. Mise en place d'un dispositif d'annonce des circulations

Mode d'emploi :

ENTREPRISE
(cachet)

CARNET

Remis à : (agent, équipe, ...) .....

.....

Date de remise : .....

MODE D'EMPLOI DU CARNET

A - DEMANDE DE MISE EN PLACE

Elle est formulée soit par le :

- Représentant Chantier Entreprise dans le cas où seule l'annonce des circulations suffit à la protection ;
- RSNCF sur le chantier / RSO pour tous les autres cas.

Informations à indiquer :

- PP / ISF : Plan de Prévention / Instruction de Sécurité Ferroviaire
- Délai de dégagement : Se référer au Plan de Prévention / ISF ou en concertation sur le chantier
- Zone de travail : Voie de travail, Ligne, Accotement, ... (ex : Voie 2 Ligne Paris-Lyon)
- Les PK indiqués ne correspondent pas à la zone couverte par l'annonce mais à la zone d'évolution du chantier. La zone couverte par l'annonce est indiquée verbalement par l'ASP suivant l'avancement.

Mesures S9 (Interdiction des circulations) :

- Seul le RSNCF sur le chantier / RSO renseigne ces informations en précisant la voie concernée, les pk limites de protection et s'il y a des mobiles travaux susceptibles de circuler sur cette voie.

B - ATTESTATION DE MISE EN PLACE

Une fois que le dispositif d'annonce est mis en place en respectant notamment l'essai d'audibilité et la définition de l'emplacement de garage, l'ASP ou le RPAC remet le 1er feuillet au demandeur (Cadre A) et conserve le second feuillet formant souche.

Cette attestation ne vaut pas autorisation d'engagement en zone à risques ferroviaires sauf dans le cas où seule l'annonce des circulations suffit à la protection.

C - AVIS DE MODIFICATION OU DE CESSATION

Cas où les conditions d'annonce évoluent :

Le demandeur formule une nouvelle demande avant de restituer l'AAn initiale pour assurer la continuité de la mesure. A défaut, tout le personnel et le matériel doit dégager de la zone dangereuse et de ses abords entre la restitution de la 1ère attestation et la délivrance de la 2ème.

Le demandeur signe le cadre « Modification » du feuillet qu'il détient. Il le remet à l'ASP ou le RPAC qui le fixe par collage au recto du feuillet correspondant de son carnet.

Cas où les travaux sous annonce des circulations sont terminés :

Le Représentant chantier de l'entreprise ou le Représentant SNCF sur le chantier / RSO complète et signe le cadre « Cessation » du feuillet qu'il détient. Il le remet à l'ASP ou le RPAC qui le fixe par collage au recto du feuillet correspondant de son carnet.

D - AVIS DE FIN DE PRESENCE DANS LES EMPRISES FERROVIAIRES (SI ACCOMPAGNEMENT)

Si l'ASP a la charge de l'accompagnement du personnel de l'entreprise de travaux, une fois qu'il aura procédé à l'accompagnement hors emprises ferroviaires de l'entreprise de travaux, l'ASP/RPAC fait compléter et signer par le RCE le cadre D.

NOTA : Le titulaire du carnet doit être en possession du document d'organisation (PP, ISF, ...) relatif à la sécurité du personnel spécifique au chantier.

0.018.9743

MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ANNONCE DES CIRCULATIONS N° 01

SNCF RÉSEAU

CARNET N° 00001

A DEMANDE DE MISE EN PLACE DU DISPOSITIF D'ANNONCE | **TEL :**

☐ REPRESENTANT CHANTIER ENTREPRISE (RCE) ☐ RSNCF SUR LE CHANTIER / RSO

NOM : ENTITE :

DEMANDE, conformément au ☐ PP ☐ ISF N° DU ,
la mise en place d'un dispositif d'annonce des circulations dans les conditions définies ci-dessous :

Opération /Phase d'activité		Délai de dégagement	secondes
Zone de travail (1)			
	☐ Fixe ☐ Mobile ☐ Itinérant	du pk au pk	Longueur : m
Horaires prévus	Du à partir de H	Jusqu'au à H	

Cadre réservé au RSNCF sur le chantier / RSO

S9	Voie interdite aux circulations :	du pk	au pk	☐ avec Mobiles travaux
	Voie interdite aux circulations :	du pk	au pk	☐ avec Mobiles travaux
	Voie interdite aux circulations :	du pk	au pk	☐ avec Mobiles travaux

Date : Heure : Signature :

B ATTESTATION DE MISE EN PLACE DU DISPOSITIF D'ANNONCE | **TEL :**

L'AGENT SECURITE DU PERSONNEL (ASP) OU LE CAS ECHEANT, LE RPAC

NOM : ENTITE :

ATTESTE que le dispositif d'annonce des circulations est mis en place sur :

Ligne						
Voie(s) N°						

Et que j'ai réalisé : (Cocher réalisation)

☐	**Essai d'audibilité** du signal d'annonce
	Visibilité des feux bleus, le cas échéant
☐	**Description visuelle** de l'emplacement de garage

nécessaires à la mise en place du dispositif d'annonce des circulations.

Date : Heure : Signature :

C AVIS DE MODIFICATION OU DE CESSATION

LE DEMANDEUR DESIGNE AU CADRE (A) OU SON REMPLACANT :

NOM : avise l'ASP ou le RPAC désigné dans le cadre (B) :

- qu'il a fait dégager, ou qu'il en a l'assurance (si RSNCF SUR LE CHANTIER – RSO), le personnel, l'outillage et le matériel de la zone dangereuse des voies désignées ci-dessus.
- ou avoir pris les dispositions nécessaires suite à la modification du dispositif de sécurité.

Date : Heure : Signature :

(1) Zone de travail : Voie de travail, Ligne, Accotement, ...
Mobile : chantier d'étendue constante se déplaçant sans interruption du dispositif d'annonce dans une enveloppe prévue
Itinérant : chantier d'étendue variable nécessitant des interruptions de l'annonce et acheminement sous la responsabilité de l'ASP

0.018.9743

MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ANNONCE DES CIRCULATIONS N° 01

SNCF RÉSEAU

CARNET N° 00001

A **DEMANDE DE MISE EN PLACE DU DISPOSITIF D'ANNONCE** | **TEL :**

☐ REPRESENTANT CHANTIER ENTREPRISE (RCE) ☐ RSNCF SUR LE CHANTIER / RSO

NOM : ENTITE :

DEMANDE, conformément au ☐ PP ☐ ISF N° DU ,
la mise en place d'un dispositif d'annonce des circulations dans les conditions définies ci-dessous :

Opération / Phase d'activité		Délai de dégagement	secondes
Zone de travail (1)			
	☐ Fixe ☐ Mobile ☐ Itinérant	du pk au pk	Longueur : m
Horaires prévus	Du à partir de H	Jusqu'au à H	

Cadre réservé au RSNCF sur le chantier / RSO

S9	Voie interdite aux circulations :	du pk	au pk		☐ avec Mobiles travaux
	Voie interdite aux circulations :	du pk	au pk		☐ avec Mobiles travaux
	Voie interdite aux circulations :	du pk	au pk		☐ avec Mobiles travaux

Date : Heure : Signature :

B **ATTESTATION DE MISE EN PLACE DU DISPOSITIF D'ANNONCE** | **TEL :**

L'AGENT SECURITE DU PERSONNEL (ASP) OU LE CAS ECHEANT, LE RPAC
NOM : ENTITE :

ATTESTE que le dispositif d'annonce des circulations est mis en place sur :

Ligne						
Voie(s) N°						

Et que j'ai réalisé : (Cocher réalisation)

☐	**Essai d'audibilité** du signal d'annonce
	Visibilité des feux bleus, le cas échéant
☐	**Description visuelle de l'emplacement de garage**

nécessaires à la mise en place du dispositif d'annonce des circulations.

Date : Heure : Signature :

D **AVIS DE FIN DE PRESENCE DANS LES EMPRISES FERROVIAIRES (SI ACCOMPAGNEMENT)**

RCE - NOM : ENTITE :

AVISE ASP / RPAC désigné dans le cadre (B) que **mon personnel est sorti des emprises ferroviaires.**

Date : Heure : Signature :

Annexe 5. Procès-Verbal de Consignation LAC

PROCÈS VERBAL DE CONSIGNATION

ENTREPRISE UTILISATRICE Keolis Bordeaux	ENTREPRISE EXTÉRIEURE
SERVICE TECHNIQUE	RAISON SOCIALE :
NOM : UNITÉ : DÉPOT BASTIDE	REPRÉSENTÉE PAR :
FONCTION : TEL :	FONCTION : TEL :

DATE DE VALIDITÉ Consignation du: _____ au: _____ A: ____ H ____ Mn

CONSIGNATION DES INSTALLATIONS

Chargé de consignation NOM, Prénom : _____

Titre d'habilitation : _____

identification des appareils condamnés "ouvert " : _____

_____

Nombre et type de court-circuiteurs mis en place ou à disposition : _____

RESPONSABLE consignation	CHEF DES TRAVAUX ENTREPRISE EXTÉRIEURE
NOM :	NOM :
SIGNATURE :	SIGNATURE :

PROCÈS VERBAL DE FIN DE TRAVAUX

DÉCLARATION DE FIN DE TRAVAUX

DATE ET HEURE : _____

NOM ET PRÉNOM DU CHEF DE CHANTIER, SUIVIS DE SON VISA : _____

Nombre d'agent(s) présent(s) au point de rassemblement :

PROCÈS VERBAL DE DÉCONSIGNATION

AUTORISATION DE DÉCONSIGNATION DE LA ZONE SUS-DESIGNÉE

DATE et HEURE : _____

NOM ET PRÉNOM DU RESPONSABLE DE DÉCONSIGNATION : _____ Titre d'habilitation : _____

Identification des appareils déconsignés : _____

_____

VISA APRÈS DÉCONSIGNATION :

RESPONSABLE déconsignation	CHEF DES TRAVAUX ENTREPRISE EXTÉRIEURE
NOM :	NOM :
SIGNATURE :	SIGNATURE :

Annexe 6. Attestation de :
- consignation (9005)
- mise hors tension (9007)[11]

[11] A partir du 01/01/2017, utiliser les nouveaux imprimés 9005 et 9007

9005 : Mode d'emploi (imprimé utilisable à partir du 01/01/2017)

ETABLISSEMENT
(cachet)

CARNET

Remis à : (agent, équipe, ...) .....

.....

Date de remise : .....

MODE D'EMPLOI DU CARNET

Nota : Si la demande ou la restitution de la Consignation C se fait à distance, il convient d'utiliser le mode « dépêche ».

En mode « échange terrain » (circuit de signatures) : 1 carnet

A - DEMANDE DE CONSIGNATION C PAR UNE ENTREPRISE SPECIALISEE CATENAIRE
L'Agent habilité de SNCF présente son carnet au Représentant Chantier de l'Entreprise **spécialisée caténaire ou du Prestataire externe de protection électrique (Perchage)** pour qu'il complète le cadre « Demande de Consignation C ».
Exemple « éléments de caténaires désignés » : Sel 1041M du Sr PARIS POMPADOUR V1M.
Ils signent chacun l'encart les concernant.

B - ATTESTATION DE CONSIGNATION C
Une fois la Consignation C notifiée, l'Agent habilité de SNCF atteste, en complétant le cadre « Attestation de Consignation C », l'effectivité de celle-ci au Représentant Chantier de l'Entreprise.
Ils signent chacun l'encart les concernant.
L'Agent habilité de SNCF remet le 1er feuillet à son interlocuteur et conserve le 2nd formant souche.

C - AVIS DE CESSATION
Une fois les travaux terminés, le Représentant Chantier de l'Entreprise complète et signe le cadre « Avis de cessation » et remet le feuillet à l'Agent habilité de SNCF qui le fixe par collage au recto du feuillet correspondant de son carnet.

En mode « dépêche » (échanges de numéro) : 2 carnets

A - DEMANDE DE CONSIGNATION C PAR UNE ENTREPRISE SPECIALISEE CATENAIRE
Le Représentant Chantier de l'Entreprise complète le cadre « Demande de Consignation C » de son carnet et échange par dépêche avec l'Agent habilité de SNCF.

B - ATTESTATION DE CONSIGNATION C
L'Agent habilité de SNCF atteste la réalisation de la Consignation C, en complétant le cadre « Attestation de Consignation C », par échange de dépêche, au Représentant Chantier de l'Entreprise.

C - AVIS DE CESSATION
Une fois les travaux terminés, le Représentant Chantier de l'Entreprise complète le cadre « Avis de cessation » par échange de dépêche avec l'Agent habilité de SNCF.

0.018.9005

CONSIGNATION CATENAIRE N° 01

SNCF RÉSEAU

CARNET N° 00001

A DEMANDE DE CONSIGNATION C

NOM : ENTITE :

DEMANDE, à NOM : AGENT HABILITE DE SNCF,
la **CONSIGNATION C** des éléments de caténaires désignés ci-après :

(secteur, sous-secteur, section élémentaire, voie et pk ou gare)

pour le / / à partir de H jusqu'au / / à H

Dépêche	OU	Signatures	
N° Donné	Entreprise spécialisée caténaire ou Prestataire de protection électrique		le / /
N° Reçu	Agent habilité de SNCF		à H

B ATTESTATION DE CONSIGNATION C N°

NOM : AGENT HABILITE DE SNCF

CERTIFIE, conformément à l'opération N° de ☐ l'AHT ☐ l'AJT du
à NOM : ENTITE :
que les éléments de caténaires désignés ci-après sont **CONSIGNÉS** :

L'AVIS DE CESSATION DE TRAVAIL DEVRA M'ETRE REMIS AU PLUS TARD :
DATE : HEURE :

FAIRE LA VAT AVANT DE PERCHER

Dépêche	OU	Signatures	
N° Donné	Agent habilité de SNCF		le / /
N° Reçu	Entreprise spécialisée caténaire ou Prestataire de protection électrique		à H

C AVIS DE CESSATION

NOM : ENTITE :

AVISE NOM : AGENT HABILITE DE SNCF qu'il a informé son personnel
que les éléments de caténaire désignés ci-après **VONT ETRE REMIS SOUS TENSION** :

Et lui **CERTIFIE** que les éléments de caténaires désignés dans le cadre **C** peuvent être remis sous tension car :
- les mesures complémentaires de sécurité qu'il avait prises sont retirées ;
- Il a fait évacuer son personnel du voisinage des éléments de caténaires consignés.

Dépêche	OU	Signatures	
N° Donné	Entreprise spécialisée caténaire ou Prestataire de protection électrique		le / /
N° Reçu	Agent habilité de SNCF		à H

Nota : La caténaire comprend les lignes aériennes de traction électriques, le rail aérien de contact et le 3ème rail

N° dépêches	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26

0.018.9005

CONSIGNATION CATENAIRE N° 01

SNCF RÉSEAU

CARNET N° 00001

A **DEMANDE DE CONSIGNATION C**

NOM : ENTITE :

DEMANDE, à NOM : AGENT HABILITE DE SNCF,
la **CONSIGNATION C** des éléments de caténaires désignés ci-après :

(secteur, sous-secteur, section élémentaire, voie et pk ou gare)

pour le / / à partir de H jusqu'au / / à H

Signatures	
	Entreprise spécialisée caténaire ou Prestataire de protection électrique
	Agent habilité de SNCF

le / /
à H

B **ATTESTATION DE CONSIGNATION C N°**

NOM : AGENT HABILITE DE SNCF

CERTIFIE, conformément à l'opération N° de ☐ l'AHT ☐ l'AJT du
à NOM : ENTITE :
que les éléments de caténaires désignés ci-après sont **CONSIGNÉS** :

L'AVIS DE CESSATION DE TRAVAIL DEVRA M'ETRE REMIS AU PLUS TARD :
DATE : **HEURE :**

Signatures	
	Agent habilité de SNCF
	Entreprise spécialisée caténaire ou Prestataire de protection électrique

le / /
à H

0.018.9005

9007 : Mode d'emploi (imprimé utilisable à partir du 01/01/2017)

ENTREPRISE
(cachet)

CARNET

Remis à : (agent, équipe, ...) .....

.....

Date de remise : .....

MODE D'EMPLOI DU CARNET

A - ATTESTATION DE MISE HORS TENSION (AMHT)

Après avoir pris les mesures nécessaires, l'Agent habilité de SNCF ou, le cas échéant, le Prestataire externe de protection électrique (perchage), complète et signe le cadre Ⓐ « Attestation de Mise Hors Tension (AMHT) ».

B - ACCORD SUR LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DE L'AMHT

On entend par Représentant Chantier Entreprise (RCE) toute entreprise de travaux non spécialisée caténaire, Représentant Chantier SNCF Réseau et les services de secours ou d'interventions.

Le RCE complète et signe le cadre Ⓑ « Accord sur les conditions de mise en œuvre de l'AMHT ».

- Travaux réalisés par une entreprise de travaux non spécialisée caténaire

  L'Agent habilité de SNCF ou, le cas échéant, le Prestataire habilité au perchage électrique, délivre le 1er feuillet au Représentant SNCF sur le chantier / Représentant de la Sécurité Opérationnelle (RSO) et conserve le 2nd feuillet formant souche.

  Ce dernier délivrera au RCE une « Autorisation d'engagement en zones à risques ferroviaires » **une fois que toutes les mesures de protection ferroviaire (interdiction des circulations, annonce des circulations, mise hors tension caténaire) nécessaires aux travaux sont mises en œuvre**.

- Travaux réalisés par SNCF Réseau ou services de secours ou d'interventions

  L'Agent habilité de SNCF ou, le cas échéant, le Prestataire habilité au perchage électrique délivre le 1er feuillet au Représentant Chantier SNCF Réseau ou à l'entité correspondante dans le cas d'interventions inopinés (intervention des pompiers, ...) conserve le 2nd feuillet formant souche.

C - AVIS DE CESSATION

Une fois les travaux nécessitant la mise hors tension caténaire terminés, le Représentant SNCF sur le chantier / RSO fait compléter et signer le cadre Ⓒ « Avis de cessation » par le RCE.

Le Représentant SNCF sur le chantier / RSO remet le feuillet complété à l'Agent habilité de SNCF ou, le cas échéant, au Prestataire externe de protection électrique.

Pour les autres cas, le RCE complète et signe le cadre Ⓒ. Il remet directement le feuillet complété à l'Agent habilité de SNCF ou, le cas échéant, au Prestataire externe de protection électrique.

A la réception du feuillet complété, l'Agent habilité de SNCF ou, le cas échéant, le Prestataire externe de protection électrique, fixe par collage au recto du feuillet correspondant de son carnet.

0.018.9007

ATTESTATION DE MISE HORS TENSION N° 01

en vue de travaux aux voisinages des lignes de traction électrique effectués par du personnel non spécialisé

SNCF RÉSEAU

CARNET N° 00001

(A) ATTESTATION DE MISE HORS TENSION (AMHT)

☐ AGENT HABILITE DE SNCF ☐ PRESTATAIRE HABILITE

NOM : ENTITE :

CERTIFIE que la consignation caténaire au sens de la règlementation technique de sécurité a été réalisée par l'exploitant qui m'en a donné l'assurance écrite, datée et signée et que les éléments de caténaire désignés ci-après sont **MIS HORS TENSION** : ***(secteur, sous-secteur, section élémentaire, voie et pk ou gare)***

à compter des date et heure indiquées ci-dessous en vue de l'exécution des travaux suivants :

LES LIMITES A NE PAS DEPASSER sont repérées par des dispositifs bleus (drapeaux ou éclairage) placés sur les connexions de mise au rail : ***(voie et pk ou gare ou n° support caténaire)***

L'AVIS DE CESSATION DEVRA M'ETRE REMIS AU PLUS TARD :

DATE : HEURE :

Date : Heure : Signature :

(B) ACCORD SUR LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DE L'AMHT

RCE - NOM : ENTITE :

DECLARE :

- connaitre les prescriptions de sécurité relatives aux travaux au voisinage d'installations de traction électrique ;
- avoir reconnu contradictoirement avec l'Agent habilité de SNCF ou, le cas échéant, le Prestataire habilité les limites des éléments de caténaire mis hors tension ;
- avoir été avisé que toutes les autres parties des éléments de caténaires ne sont pas protégées et sont donc dangereuses.

Date : Heure : Signature :

(C) AVIS DE CESSATION

RCE - NOM : ENTITE :

AVISE le Représentant désigné dans le cadre (A) ou son remplaçant :

- que les travaux faisant l'objet de la présente attestation de mise hors tension sont terminés ;
- qu'il a fait évacuer le voisinage des éléments de caténaire mis hors tension et pris les dispositions réglementaires pour que son personnel ne courre plus aucun risque du fait du rétablissement de la tension.

Date : Heure : Signature :

Note : La caténaire comprend les lignes aériennes de traction électrique, le rail aérien de contact et le 3ème rail.

0.018.9007

9005 : (imprimé utilisable jusqu'au 31/12/2016)

Région de _____ N° _____

Etablissement _____

Code _____

CONSIGNATION CATENAIRE

§ 1

Je soussigné, _____ Responsable chantier de l'entreprise _____
(nom et prénom)

demande la consignation C des éléments de caténaires désignés ci-après :

A _____

_____

_____
(secteur, sous secteur, section élémentaire, voie et km ou gare)

Motif de la demande : _____

Date et heure pour lesquelles la consignation est demandée : _____

Durée du travail à exécuter : _____

Effectif de l'entreprise devant participer à l'exécution du travail : _____

B Lieu de ralliement du personnel de l'entreprise après l'exécution du travail : _____

Le _____ à _____ heure(s) _____ minute(s)
Signature

§ 2

Je soussigné, _____ , Agent habilité de la S.N.C.F. certifie que les éléments de
(nom et prénom)

caténaire désignés en A ci-dessus sont consignés.

CONSIGNATION C N° _____

Fin des travaux prévue pour _____ heure(s) _____ minute(s).

Le personnel de l'entreprise doit être rassemblé au point de ralliement indiqué en B à l'heure prévue de fin des travaux.

Le _____ à _____ heure(s) _____ minute(s)
Signature

§ 3

Je soussigné, _____ Responsable chantier de l'entreprise _____
(nom et prénom)

assure que le personnel de l'entreprise chargé de l'exécution du travail :

- est rassemblé au complet au point de ralliement indiqué en B.
- est avisé que les éléments de caténaires désignés en A vont être remis sous tension.

certifie que :

- les mesures complémentaires de sécurité que j'avais prises sont retirées.
- les éléments de caténaires désignés en A peuvent être remis sous tension.

Le _____ à _____ heure(s) _____ minute(s)
Signature

Demandes de consignation catenaire
(NG S11 n° 2)

0.018.9005

9007 : (imprimé utilisable jusqu'au 31/12/2016)

SNCF
DIRECTION DE L'INFRASTRUCTURE

ATTESTATION DE MISE HORS TENSION N °

—

en vue de travaux au voisinage des lignes de traction électrique effectués par du personnel non spécialisé

CARNET N° _____

L'agent SNCF habilité **A**	Le soussigné **B**
Nom :	Nom :
avise le destinataire désigné ci-contre que les installations ci-après :	responsable — Chantier de l'entreprise (1) / des travaux SNCF (1)
sont mises hors tension à compter des date et heure indiquées ci-dessous en vue de l'exécution des travaux suivants :	déclare : 1) Connaitre les prescriptions de sécurité relatives aux travaux au voisinage d'installations de traction électrique, 2) Avoir reconnu contradictoirement avec l'agent SNCF habilité les limites des installations mises hors tension
Les limites à ne pas dépasser sont repérées par des dispositifs bleus (drapeaux ou éclairage) placés sur les connexions de mise aux rails :	3) Avoir été avisé que toutes les autres parties de l'installation ne sont pas protégées et sont donc dangereuses.
L'avis de cessation de travail devra être remis à l'agent SNCF habilité, désigné dans le cadre **A**, ou son remplaçant, au plus tard le _____ à _____ h _____ min	
L'agent SNCF habilité	Le responsable — Chantier de l'entreprise (1) / des travaux SNCF (1)
Date,heure, signature :	Date, heure, signature :

AVIS DE CESSATION DE TRAVAIL **C**

Le soussigné : Nom _____ responsable

chantier de l'entreprise (1), des travaux SNCF (1), _____

avise l'agent SNCF habilité, désigné dans le cadre **A** ou son remplaçant :
1) que les travaux faisant l'objet de la présente attestation de mise hors tension sont terminés.
2) qu'il a fait évacuer le voisinage des installations mises hors tension et pris les dispositions réglementaires pour que son personnel ne coure plus aucun risque du fait du rétablissement de la tension.

Date, heure, signature :

(1) Rayer les mentions inutiles (NG S11 N°2) 0.018.9007

Annexe 7. Modèle de consigne PN

Consigne agent PN pour PN avec Commutateur de blocage & boitier de commutateur - Voie Tramway avec PV

CONTRAT DE TRAVAUX n° Applicable le
CONSIGNE PN n° ..... **PV** (avec utilisation Patte de Verrouillage) **Voie Tramway**
Agent PN M..... **Travaux de**.....

A	ORDRE DE DEBUT DE L'INTERVENTION

M.....Agent TBM à M.....Agent du PN n°.....

Travaux sur voie **Tramway** Appliquez les mesures du cadre B de votre consigne n° ..... **PV**

☒ **Ordre verbal** (Applicable uniquement si l'agent PN est affecté et reste au PN & le Agent TBM est au PN)

☐ **Ordre écrit**

Signature :

☒ **Par dépêche**
n° donné .....
n° reçu .....

Date : ..... / ..... / ..... Heure : ..... H..... mn

➢ *Fin prévue à .... H ..... mn*

B	DEBUT DE L'INTERVENTION	Pointage

L'Agent PN doit :

- Cadenasser le Commutateur de Blocage Voie **Tramway** en position '**Fermeture'**
- Placer les SAM de part et d'autre du PN sur Voie **Tramway**
- Placer le Commutateur Fonctionnement Automatique Voie **Tramway** en position '**Hors Service'**
- Placer le Commutateur Commande des Signaux Routiers sur '**Ouverture'**, le PN s'ouvre _____
- Placer et cadenasser la Patte de Verrouillage
- Rendre compte du nécessaire fait à l'Agent TBM
- Annoter le carnet du PN, cadre I, partie 'Travaux, maintenance'

Pendant les travaux: franchissement possible du PN par TTx ou LAM suivant consigne

C	FIN DE L'INTERVENTION	Pointage

Sur ordre verbal de l'Agent TBM, l'Agent PN doit : _____

- Cadenasser le Commutateur Fonctionnement Automatique Voie **Tramway** en position '**En Service'** _____
- Refermer le boitier et le cadenasser _____
- Retirer les SAM
- Placer le Commutateur de Blocage Voie **Tramway** en position normale (sauf avis contraire de l'Agent TBM)
- Annoter le carnet du PN, cadre I, 'Fin de l'intervention'
- Restituer le PN au Agent TBM

M..... Agent du PN n°.....à M..... Agent TBM

La situation normale du PN n°..... est rétablie sur Voie **Tramway**

☒ **Ordre verbal** (Applicable uniquement si l'agent PN est affecté et reste au PN & le Agent TBM est au PN)

☐ **Ordre écrit**

Signature :

☒ **Par dépêche**
n° donné .....
n° reçu .....

Date : ..... / ..... / ..... Heure : ..... H..... mn

41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63

Consigne agent PN pour PN avec Commutateur de blocage & boitier de commutateur - Voie Tramway

CONTRAT DE TRAVAUX n° Applicable le
CONSIGNE PN n° ..... **Voie Tramway**
Agent PN M..... **Travaux de**.....

A	ORDRE DE DEBUT DE L'INTERVENTION

M.....Agent TBM à M.....Agent du PN n°.....

Travaux sur voie **Tramway** Appliquez les mesures du cadre B de votre consigne n° .....

☐ **Ordre verbal** Applicable uniquement si l'agent PN est affecté et reste au PN & le Agent TBM est au PN

☐ **Ordre écrit** Signature :

☐ **Par dépêche** n° donné ..... n° reçu .....

Date : ..... / ..... / ..... **Heure : ..... H..... mn**

➢ *Fin prévue à .... H ..... mn*

B	DEBUT DE L'INTERVENTION	Pointage

L'Agent PN doit :

- Placer le Commutateur de Blocage Voie **Tramway** en position '**Fermeture**' _____
- Placer les SAM de part et d'autre du PN sur Voie **Tramway** _____
- Placer le Commutateur Fonctionnement Automatique Voie **Tramway** en position '**Hors Service**'
- Placer le Commutateur Commande des Signaux Routiers sur '**Ouverture**', le PN s'ouvre _____
- Rendre compte du nécessaire fait à l'Agent TBM
- Annoter le carnet du PN, cadre I, partie 'Travaux, maintenance'

Pendant les travaux: l'agent PN fait franchir le PN aux TTx ou/et LAM

C	FIN DE L'INTERVENTION	Pointage

Sur ordre verbal de l'Agent TBM, l'Agent PN doit :

- Cadenasser le Commutateur Fonctionnement Automatique Voie **Tramway** en position '**En Service**' _____
- Refermer le boitier et le cadenasser _____
- Retirer les SAM _____
- Placer le Commutateur de Blocage Voie **Tramway** en position normale
- Annoter le carnet du PN, cadre I, 'Fin de l'intervention'
- Restituer le PN à l'Agent TBM

M..... Agent du PN n°..... à M..... Agent TBM

La situation normale du PN n°..... est rétablie sur Voie **Tramway**

☐ **Ordre verbal** Applicable uniquement si l'agent PN est affecté et reste au PN & le Agent TBM est au PN

☐ **Ordre écrit** Signature :

☐ **Par dépêche** n° donné ..... n° reçu .....

Date : ..... / ..... / ..... **Heure : ..... H..... mn**

41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63

Annexe 8. Modèle de documents d'organisation

Exemple de fiche de travail

Fiche de travail à remettre au CCh à la fin des travaux

Annexe n°	D	Contrat Travaux N°	45710-16-580 Ind:…..	FICHE DE TRAVAIL DE L'ACTIVITE SE
		CCh	BERNARD	Nom, Prénom : Mr:
NATURE ET EMPLACEMENT DES TRAVAUX				Date / Heure 25/05/16
Tirage de fer et BML du 86,300 au 86,550 sur ZEP type G 203+205				Voir Bordereau d'organisation
ZCh	1	du Km 86,300	au Km 86,550	

AVANT LE DEBUT DES TRAVAUX

Se mettre en relation avec le CCh……

Reçoit par dépêche ou par écrit l'ordre d'appliquer sa fiche de travail :

M. ……**CCh** à M. ……, **Agent d'Activité SE**, pouvez commencer votre activité sur **voie** ….. jusqu'à ….h…..

N° de dépêche donné par l'**Agent d'Activité SE** ☞ ……

N° de dépêche donné par le **CCh** ☞ ……

Le ……/……/……à ……h……m

Signature du CCh

OU

DEBUT DES TRAVAUX

DEPOSE DES IS

N° de Chantier élémentaire SE	Désignation de l'installation	Km	Travaux à réaliser
SE1.1	Pd Déto+A.Cro C103	86,418	- Procéder à l'annulation du Déto C103…… - Au Poste 1 : ouvrir les ES V1.D.17, 18, 19 et 20…… - Déconnecter le détecteur et le déposer ……
SE1.2	Pd An.I.V1 PN294	86,432	- Dépose des détecteurs : Application du MEMO GUIDE A98 (IN1918)
SE1.3	Pd I An.I. PN59	86,470	Au Poste 1: Mettre en place un pont de grande longueur et de couleur entre M7 et T7 du relais R.K.Ag 102D (en C0.C15)…… Vérifié par Meyer le 25/05/16 VISA - Au Centre 86,6: Ouvrir les ES RA.1, 2, 3 et 4…… - Vérifier ou faire vérifier la non présentation de la SAL au PN59…… - Déconnecter les Pédales électronique et les déposer ……

REPOSE DES IS

- Réaliser la repose des IS après accord du CCh ……

N° de Chantier élémentaire SE	Désignation de l'installation	Km	Travaux à réaliser
SE1.1	Pd Déto+A.Cro C103	86,418	- Reposer le détecteur et le reconnecter …… - Au Poste 1 : Fermer les ES V1.D.17, 18, 19 et 20…… - Procéder aux Vérifications Techniques et essais …… - Procéder à la remise en service du Déto C103 ……
SE1.2	Pd An.I.V1 PN294	86,432	- Repose des détecteurs : Application du MEMO GUIDE A98 (IN1918)
SE1.3	Pd I An.I. PN59	86,470	- Reposer les Pédales électronique et les reconnecter …… - Au Centre 86,6: Fermer les ES RA.1, 2, 3 et 4…… - Procéder aux Vérifications Techniques et essais …… Au Poste 1: Retirer le pont de grande longueur et de couleur présent entre M7 et T7 du relais R.K.Ag 102D (en C0.C15)……

A LA FIN DES TRAVAUX

Se mettre en relation avec le CCh……

M. ……Agent d'Activité SE à M. ……CCh, mon activité est terminée sur Voie…… .

N° de dépêche donné par l'**Agent d'Activité SE** ☞ ……

N° de dépêche donné par le **CCh** ☞ …… **OU Signature de la fiche de travail du CCh**

Le ……/……/……à ……h……m

DISTRIBUTION		MOYENS DE COMMUNICATON		Établi et complété	
RPTx	1			le :	20/05/2016
CCh	1			par :	Luis COELHO
Activité SE	1			fonction	CCRN
				signature	

n° de dépêche pris au hasard

73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94

Annexe 9. Textes de dépêche

Généralités :

Chaque dépêche transmise doit être identifiée par un numéro de transmission et un numéro de réception.

Liste des dépêches :

1 - Dépêches transmises par l'Agent SE vers le PCC Tramway

1 - Dépêches transmises par l'agent SE vers le PCC Tramway

Ces dépêches sont à transmettre par téléphone au PCC Tramway (N°: 05.57.30.87.00).

1.1 - Intervention sur les CDV de la voie Tramway faisant partie d'une zone d'annonce de PN (article 4.3.4),

ou

Travaux TBM sur voie Tramway avec présence obligatoire d'un agent SNCF Réseau (article 4.4) :

« M. (*nom*), agent SE de SNCF Réseau à PCC Tramway,

vous informe du bon fonctionnement du circuit de voie ……. de la voie Tramway,
au PN N°…….,
le (*date*) à (*heures et minutes*) ».

1.2 - Mesures à prendre vis-à-vis du feu tramway (article 4.3.5.1)

« M. (*nom*), agent SE de SNCF Réseau, à PCC Tramway,

vous informe du bon fonctionnement des conditions du feu tramway au PN N°……..,
le (*date*) à (*heures et minutes*) ».

Fiche d'identification

Identification du texte

Titre	Directive Commune Maintenance
Référentiel	Référentiel d'établissement
Nature du texte *Niveau de confidentialité* *Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire*	Directive Commune SNCF Réseau - Bordeaux Métropole Ouvert Oui
Émetteur	Infrapôle Aquitaine
Référence *Index utilisateur (plan de classement)* *Complément à l'index utilisateur* *Ancienne référence*	INFP AQN IN 00913 ()
Date d'édition	20-06-2016
Version en cours / date	Version 01 du 20-06-2016
Date d'application	Applicable à partir du 30-10-2016
Mode de distribution initiale	Spéciale

Approbation

Version	*Rédacteur*		*Vérificateur*		*Approbateur*	
V 01	GROUPE DE TRAVAIL	19-04-2016	Jean-Philippe PORTELLI CHEF DU POLE QSE SNCF RESEAU	16-06-2016	Didier VIGOT DIRECTEUR PRODUCTION INFRAPOLE AQUITAINE SNCF RESEAU	20-06-2016
			Sébastien DABADIE DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES ET DES DEPLACEMENTS BORDEAUX METROPOLE	16-06-2016	Nicolas FONTAINE DIRECTEUR GENERAL DE L'ADMINISTRATION BORDEAUX METROPOLE	20-06-2016

Groupe de travail réuni de septembre 2015 à avril 2016 :

- Philippe MAGNE : Keolis Exploitation TBM
- Thierry BARD : Keolis Sécurité Systèmes TBM
- Pierre SOUTY : Keolis Maintenance TBM
- Véronique TURCANT : Keolis Chef de Projet tiers TBM
- Alexis COURNET : Bordeaux Métropole Chef de Projet Ligne C Blanquefort
- Jean Marc ROUFFET : Bordeaux Métropole Chef de service équipement patrimoine Transport
- Frédéric PANSIER-SOUCAZE : SNCF Réseau Exploitation RFN
- Yves BALESTRA : Actirail (AMO Système)
- Norbert CASTAN : SNCF Réseau Maintenance RFN (rédacteur)

Textes de référence *(Textes Pères)*

SYSPRE

- **OP 474 : Prescription d'exploitation des installations de traction électrique par caténaire 1500 volts courant continu ou 25000 volts courant alternatif monophasé**
- **OP 491 : Sécurité du personnel (PS9 E6 N° 3) - Prévention des risques dûs à l'électricité**
- **IN 1588 : Mesures à prendre concernant les installations de signalisation et de passages à niveau après une interruption de trafic de longue durée**
- **INFP AQN RH0118**

Hors SYSPRE

- **CONVENTION DE REPARTITION ET DE GESTION relative aux réseaux ferroviaires de l'extension de la ligne C du tramway à Blanquefort et de la ligne Ravezies – Pointe de Grave du RFN**
- **Instruction Sécurité Interventions PTF Tram Keolis 2014 B**

Textes interdépendants

- **Directive Commune Exploitation**
- **Directive Commune Dérangements des passages à niveau**

Textes remplacés

- **Sans objet**

Textes abrogés

- **Sans objet**

Historique des éditions et des versions

Edition	*Version*	*Date de version*	*Date d'application*
20-06-2016	Version 01	**20-06-2016**	Applicable à partir du 30-10-2016

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier

Distribution

Organismes de la direction de SNCF Réseau	DCF, I&P, M&T
Organismes de la direction de Bordeaux Métropole	
Entités régionales et territoriales	PRI Bordeaux, Bordeaux Métropole, Keolis Bordeaux
Sièges régionaux	
Établissements	*EIC, Infrapole, Keolis*
Organismes rattachés	
Collection individuelle	Néant
Entités du périmètre concernées	Toutes.
Entités hors périmètre concernées	
Particularités de distribution	Standard

Résumé

Ce document décrit les mesures communes entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole pour la maintenance et les travaux.

Accompagnement du texte

Ce document doit faire l'objet d'un accompagnement de la hiérarchie auprès des utilisateurs et s'assurer de leur formation.

Les dirigeants respectifs doivent vérifier la conformité de leurs documents d'application avec le présent document.

CONVENTION DE SUPERPOSITIONS D'AFFECTATION, DE GESTION ET DE MAINTENANCE

du pont Beyerman de Bruges et de la passerelle de Blanquefort

CONVENTION DE SUPERPOSITION D'AFFECTATIONS, DE GESTION ET DE MAINTENANCE DU PONT BEYERMAN DE BRUGES ET DE LA PASSERELLE DE BLANQUEFORT

Entre

L'Etablissement Public Industriel et Commercial, SNCF Réseau, immatriculé au Registre du Commerce de Paris, sous le n°B.412.280.737, dont le siège est 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint Denis Cedex, représenté par Monsieur Alain AUTRUFFE, Directeur Territorial, ci-après dénommé "SNCF Réseau".

D'une part,

Bordeaux Métropole, représentée par son président, Monsieur Alain JUPPE, dûment habilité aux fins des présentes par délibération n° en date du domiciliée Esplanade Charles de Gaulle 33076 BORDEAUX CEDEX et ci-après dénommé « Bordeaux Métropole ».

D'autre part.

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

PREAMBULE

Dans le cadre de la création de l'extension de la ligne C du tramway vers Blanquefort,**«** Bordeaux Métropole **»** construit deux passages dénivelés:

- un pont rue de Beyerman à Bruges (PK 14+550 – Ligne 586 000
- une passerelle urbaine piétonne à Blanquefort (PK 7+950 – ligne 584 000) proche du bâtiment voyageur de la gare de Blanquefort, ouvrages surplombant les infrastructures du Réseau Ferré National (RFN).

Le pont accueillera la station de « Ausone » à double voie et, à terme, permettra la circulation routière.

La passerelle piétonne permet d'établir la liaison entre le parc relai coté EST de la voie du Médoc et la station côté OUEST de la voie du Médoc. Cette passerelle urbaine permettra à terme le passage des usagers Ter d'un côté à l'autre des voies ferrées.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de superposition d'affectations, de gestion et de maintenance des ouvrages d'art surplombant le RFN visés à l'annexe 1, et l'organisation des travaux sur ces ouvrages.

ARTICLE 2 – DEFINITION DES OUVRAGES

La liste des ouvrages concernés par la présente convention, figure à l'annexe 1, précise leur situation géographique, leurs caractéristiques principales et la consistance des parties qui les composent.

ARTICLE 3 – DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour la durée de vie des ouvrages repris en annexe 1.

ARTICLE 4 – RAPPEL DES PRINCIPES DE PROPRIETE DES OUVRAGES

Il est précisé que les ouvrages, objet de la présente convention sont la propriété de **«** Bordeaux Métropole ».
Ces ouvrages s'entendent dans leur intégralité. Ils comprennent notamment :

- les tabliers,
- leurs équipements (dont par exemple l'étanchéité, les joints de chaussée, les dispositifs de retenue, les appareils d'appui, les corniches…),
- les appuis, les fondations ;
- sont également concernés les ouvrages associés et/ou intégrés de soutènement,
- les remblais d'accès,
- et, plus généralement, tous ouvrages annexes et installations techniques permettant d'assurer la pérennité des ouvrages visés.

ARTICLE 5 – SUPERPOSITION D'AFFECTATIONS

5.1 – SUPERPOSITION D'AFFECTATIONS POUR LE PONT DE BEYERMAN A BRUGES

Par la présente convention, SNCF Réseau, propriétaire du foncier, autorise au profit de « Bordeaux Métropole **»**, une superposition d'affectations à titre gratuit sur une partie de son domaine public, pour le pont de BEYERMAN A BRUGES, permettant le franchissement en passage supérieur des voies ferrées du RFN par les voies ferrées de la ligne C. La présente superposition d'affectations porte sur le seul volume comprenant l'ouvrage tel que défini à l'article 2 et l'alinéa 2 de l'article 4 de la présente convention.

SNCF Réseau conserve la pleine propriété du terrain d'assiette.

Cette superposition d'affectations est établie sans indemnité compte tenu de son caractère d'utilité public.

5.1.1 – Transfert d'un ouvrage à une autre personne publique

Dans le cas où **«** Bordeaux Métropole **»** souhaiterait transférer à une autre personne publique la propriété ou la gestion du pont, il sera tenu d'en informer SNCF Réseau par lettre recommandée avec accusé de réception et un préavis d'au moins un an. Le nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'ouvrage devra se substituer ou, uniquement dans le cas d'un transfert de gestion, se rajouter par voie d'avenant à **«** Bordeaux Métropole » dans les droits et obligations de la présente convention. « Bordeaux Métropole » s'engage à obtenir l'accord écrit du nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'ouvrage pour que ce dernier se substitue ou, uniquement dans le cas d'un transfert de gestion, se rajouter par voie d'avenant à « Bordeaux Métropole » dans les droits et obligations de la présente convention préalablement au transfert.

5.1.2 – Désaffectation du pont

« Bordeaux Métropole **»** devra informer SNCF Réseau par lettre recommandée avec accusé de réception, au moins un an à l'avance et dans le respect des délais précisés à l'article 6.b de la présente convention, de son intention de désaffecter le pont. Toutefois, tant que l'ouvrage n'est pas démoli, « Bordeaux Métropole » est tenu d'assumer les obligations qui lui incombent au titre de la présente convention.

5.1.3 – Désaffectation des parcelles d'assiette

En cas de désaffectation du service public ferroviaire des parcelles d'assiette du pont, SNCF Réseau pourra en proposer la cession en pleine propriété à « Bordeaux Métropole », sur la base d'une estimation de France Domaines.

5.2 – SUPERPOSITION D'AFFECTATIONS pour la PASSERELLE DE BLANQUEFORT)

5.2.1 – Passerelle urbaine de Blanquefort

« Bordeaux Métropole » est propriétaire de la passerelle et des terrains recevant les escaliers et appuis de la passerelle.

Par la présente convention, SNCF Réseau, propriétaire des emprises ferroviaires, autorise au profit de « Bordeaux Métropole », une superposition d'affectations à titre gratuit sur une partie de son domaine public, pour la passerelle de Blanquefort, permettant le franchissement en passage supérieur des voies ferrées du RFN par les usagers du tramway et TER. La présente superposition d'affectations porte sur le seul volume comprenant l'ouvrage tel que défini à l'alinéa 2 de l'article 4 de la présente convention.

Cette superposition d'affectations est établie sans indemnité compte tenu de son caractère d'utilité publique.

5.2.1.1 – Transfert de l'ouvrage à une autre personne publique

Dans le cas où « Bordeaux Métropole » souhaiterait transférer à une autre personne publique la propriété ou la gestion de la passerelle, il sera tenu d'en informer SNCF Réseau par lettre recommandée avec accusé de réception et un préavis d'au moins un an. Le nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'ouvrage devra se substituer ou, uniquement dans le cas d'un transfert de gestion, se rajouter par voie d'avenant à « Bordeaux Métropole » dans les droits et obligations de la présente convention.
« Bordeaux Métropole » s'engage à obtenir l'accord écrit du nouveau propriétaire ou gestionnaire de l'ouvrage pour que ce dernier se substitue ou, uniquement dans le cas d'un transfert de gestion, se rajouter par voie d'avenant à « Bordeaux Métropole » dans les droits et obligations de la présente convention préalablement au transfert.

5.2.1.2 – Désaffectation de la passerelle urbaine

En cas de désaffectation de la passerelle, « Bordeaux Métropole » pourra proposer la cession des parcelles d'assiette en pleine propriété à SNCF Réseau, sur la base d'une estimation de France Domaines.

5.2.1.3 – Déclassement d'une ligne du réseau ferré national

En cas de déclassement d'une ligne du réseau ferré national, « Bordeaux Métropole » pourra demander à SNCF Réseau de procéder au retrait des équipements constitutifs de l'infrastructure. A défaut d'exécution, « Bordeaux Métropole » pourra y procéder ou y faire procéder aux frais de SNCF Réseau.

ARTICLE 6 – GESTION ET MAINTENANCE DES OUVRAGES

« Bordeaux Métropole », assure, dans sa totalité, la gestion et la maintenance du pont et de la passerelle urbaine objets de la présente convention.

La maintenance des ouvrages s'entend, dans la présente convention, des actions techniques destinées à maintenir ou rétablir les ouvrages dans un état tel qu'ils peuvent accomplir la fonction requise pendant le cycle de vie de l'infrastructure de transport. La maintenance comprend la surveillance, l'entretien, les réparations et le renouvellement en fin de vie des ouvrages.

a) Gestion des ouvrages

« Bordeaux Métropole » conserve la gestion, la maintenance et la garde de ces ouvrages et assume les responsabilités correspondantes. Il répond notamment aux demandes des tiers pour le passage des réseaux divers.

En cas de demandes émanant de tiers, nécessitant des interventions sur l'ouvrage, **«** Bordeaux Métropole **»** sollicitera l'avis de SNCF Réseau, en vue de s'assurer de la compatibilité de ces demandes vis-à-vis des installations ferroviaires existantes. Par ailleurs, « Bordeaux Métropole » autorisera les occupations temporaires du pont et de la passerelle urbaine en vue d'assurer la continuité de réseaux tiers installés le long du domaine public ferroviaire, sauf à ce que ces occupations portent atteinte au bon fonctionnement des services publics ferroviaires, ou qu'elles soient de nature à nuire à la conservation de l'ouvrage. Le pétitionnaire devra toutefois s'engager auprès de « Bordeaux Métropole » à prendre en charge tous les frais ultérieurs liés à la présence de son réseau sur le pont ou passerelle (occupation temporaire).

En cas d'intervention programmée sur le domaine ferroviaire situé en dessous du pont ou passerelle urbaine, par exemple pour l'implantation d'un réseau ou le remplacement de caténaire, SNCF Réseau sollicitera l'avis préalable du « Bordeaux Métropole », par exemple sous la forme d'une DICT, en vue de s'assurer de la compatibilité de cette intervention vis-à-vis des installations routières ou piétonnes.

Pour assurer la gestion du pont et de la passerelle, « Bordeaux Métropole », doit se conformer aux lois et règlements sur la police des Chemins de Fer.

« Bordeaux Métropole », peut convenir avec SNCF Réseau, par une convention spécifique, des conditions d'exercice de la maîtrise d'ouvrage liée aux interventions devant être effectuées sur le pont ou la passerelle et du financement y afférent.

b) Opérations de maintenance (surveillance, entretien, réparations, renouvellement), et de démolition

Dans le cadre de la programmation des opérations de maintenance, de renouvellement ou de démolition à effectuer sur les ouvrages objet de la convention, « Bordeaux Métropole », informera SNCF Réseau au plus tard le 31 décembre de l'année N-3, du programme prévisionnel de travaux pour toute intervention susceptible d'avoir des conséquences sur les circulations ferroviaires, de telle sorte que SNCF Réseau soit en mesure d'élaborer le portefeuille travaux dans un délai compatible avec le processus lié à la planification stratégique des travaux. A défaut de toute autre disposition contraire ou dérogatoire applicable au moment de la décision de programmation de ces opérations, il appartient à « Bordeaux Métropole », de respecter ce délai, faute de quoi les interventions sont susceptibles de ne pas avoir lieu dans les conditions souhaitées.

Les demandes d'intervention doivent en particulier mentionner les dates et durées des interventions, leur nature, les besoins éventuels d'occupation du domaine et les répercussions sur les circulations ferroviaires. Chaque demande fera l'objet d'une déclaration d'intention de commencer les travaux (ci-après dénommée « DICT ») adressée à SNCF Réseau.

Dans l'hypothèse où la réalisation de ces opérations nécessite l'accès au domaine public ferroviaire sans conséquences sur les circulations ferroviaires, « Bordeaux Métropole », sera

tenu d'aviser SNCF Réseau de son intervention sur ledit domaine et ce, en respectant un préavis de six mois, sauf dans les cas d'urgence, afin que SNCF Réseau puisse intervenir en accompagnement des agents de « Bordeaux Métropole », en application des textes réglementaires de sécurité en vigueur.

De même, dans le cadre de ce même délai et préalablement à l'engagement de tous travaux, il appartiendra à « Bordeaux Métropole », de rédiger, sur la base des prescriptions de SNCF Réseau et en application de la réglementation en vigueur, toute mesure de protection et de prévention qui s'impose et d'élaborer tous les documents nécessaires au titre d'une coordination SPS. Ces différents documents feront nécessairement l'objet d'un accord des services de SNCF Réseau. Cet accord préalable n'exonère pas « Bordeaux Métropole », de l'obligation de procéder à une DICT.

« Bordeaux Métropole », devra prendre en charge le coût des interventions de SNCF Réseau au titre de la sécurité ferroviaire, ainsi que la réservation éventuelle des sillons géré par contrat spécifique. Ces éléments seront formalisés au travers d'un contrat spécifique à l'opération concernée. Ce contrat précisera notamment les modalités d'indemnisation des parties en cas de non-respect de leurs obligations respectives.

c) Installations et équipements ferroviaires

SNCF Réseau peut installer et entretenir gratuitement sur le pont ou la passerelle, tout élément strictement nécessaire au service public ferroviaire, notamment les caténaires, la signalisation…

Les modalités de cette installation et de l'entretien des éléments concernés devront être soumises à l'accord préalable express de « Bordeaux Métropole »,

ARTICLE 7 – COMMUNICATION DES DOCUMENTS AFFERENTS AUX OUVRAGES

« Bordeaux Métropole », en sa qualité de propriétaire du pont et de la passerelle, est responsable de l'archivage du dossier de construction et d'entretien des ouvrages.

Sur simple demande de SNCF Réseau, « Bordeaux Métropole », lui communiquera gratuitement les documents en sa possession, nécessaires à l'installation et à l'entretien de tout dispositif lié à la sécurité des circulations ferroviaires.

ARTICLE 8 – INFORMATIONS RECIPROQUES

Chacune des deux parties s'engage à prévenir l'autre, par tous moyens, lorsqu'elle a connaissance d'un désordre sur les ouvrages, de nature à avoir une incidence sur l'exécution de la présente convention.

ARTICLE 9 – RESPONSABILITE

Les dommages causés aux installations de SNCF Réseau et/ou la gêne apportée à leur exploitation, du fait de l'existence, de la maintenance ou de l'exploitation du pont ou de la passerelle de « Bordeaux Métropole », et des travaux s'y rapportant, sous réserve que SNCF Réseau démontre le lien de causalité entre les dommages et/ou la gêne constatés et la présence, l'entretien, l'exploitation des ouvrages précités ou l'exécution des travaux, seront pris en charge par « Bordeaux Métropole »,

Si ces dommages sont eux-mêmes générateurs de préjudices envers les tiers, les usagers, les agents de SNCF Réseau, « Bordeaux Métropole », se substituera à SNCF Réseau ou le garantira dans le cas où une action en responsabilité serait engagée à son encontre.

Les dommages causés aux installations de Bordeaux Métropole et/ou la gêne apportée à leur exploitation, du fait de la maintenance ou de l'exploitation des installations de SNCF Réseau, et des travaux s'y rapportant, sous réserve que Bordeaux Métropole démontre le lien de causalité entre les dommages et/ou la gêne constatés et la maintenance ou l'exploitation des ouvrages précités ou l'exécution des travaux, seront pris en charge par « SNCF Réseau »,

Si ces dommages sont eux-mêmes générateurs de préjudices envers les tiers, les usagers, les agents de « Bordeaux Métropole », SNCF Réseau se substituera à « Bordeaux Métropole », ou le garantira dans le cas où une action en responsabilité serait engagée à son encontre.

ARTICLE 10 – ASSURANCES

Pour ce qui concerne les travaux et aménagements relevant de sa maîtrise d'ouvrage, Bordeaux Métropole souscrit les assurances couvrant ses diverses responsabilités, tant aux personnes qu'aux biens qu'il a sous sa garde au titre de l'exécution de la présente convention, et notamment :

- une police de "responsabilité civile",
- une police d'assurance couvrant ses propres biens.

ARTICLE 11 – FRAIS, IMPOTS ET CHARGES

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

ARTICLE 12 – DATE D'EFFET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention entrera en vigueur à compter de la dernière signature des parties.

ARTICLE 13 – SUIVI TECHNIQUE DE LA CONVENTION

L'ensemble des démarches visées par la présente convention, ayant pour objet d'informer ou d'obtenir l'autorisation du propriétaire de l'ouvrage concerné ainsi que l'envoi de tout document, devront être impérativement effectuées auprès des services suivants :

- SNCF Réseau, propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires : Direction Territoriale Aquitaine Poitou Charente

- « Bordeaux Métropole », propriétaire et gestionnaire du pont de Beyerman à Bruges et de la passerelle à Blanquefort : Direction en charge des infrastructures et de la voirie

ARTICLE 14 – AVENANTS

Toute modification de la présente convention ou de l'une quelconque de ses annexes doit faire l'objet d'un avenant approuvé par les parties.

ARTICLE 15 - RESILIATION

En cas de résiliation par l'une ou l'autre des parties de la présente convention, il est convenu que cette résiliation n'affectera pas la pérennité des ouvrages qui font l'objet de la superposition d'affectation et restant la propriété de Bordeaux Métropole.

ARTICLE 16 LITIGES

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

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

La présente convention et l'annexe 1 est établie en 2 exemplaires originaux.

Fait en deux exemplaires originaux,

Bordeaux, le

Pour SNCF Réseau	Pour Bordeaux Métropole
Le Directeur Territorial	Le Président
Monsieur Alain AUTRUFFE	Alain JUPPÉ

ANNEXE 1 :

Caractéristiques principales de l'ouvrage dénivelé de Beyerman à Bruges

Pont réalisé par un architecte – sobre et esthétique (parement béton blanc).

Pont mixte acier/béton (charpente métallique et tablier en béton armé) (HEB 800 et dalle BA). trois travées et deux tabliers indépendants.

Fondations profondes sur pieux.

Compatibles techniquement avec les projets futurs (projet routier et projet ferroviaire horizon 3).

Accès respectant la norme personne à mobilité réduite (PMR).

longueur (ouverture) : 76 m

hauteur : 8 m / terrain SNCF (dont épaisseur 1,05m)

largeur : 20 m

Aménagement cyclable : monodirectionnel (1,75m) sur ouvrage et bidirectionnel (2,75m) sur la rampe sud de l'ouvrage.

Station : 2 quais latéraux.

Mur brise vue : hauteur moyenne 2 m et longueur 180m (Côté Ouest).

Plan de situation :

Plan technique : voir vue en plan et coupe échelle 1/500

Caractéristiques principales de la passerelle de Blanquefort

La passerelle est un ouvrage de type Bipoutre métal, constituée de 2 poutres principales de type HEA (nuance S235).Il s'agit d'un ouvrage droit, perpendiculaire aux voies du réseau RFN franchies.

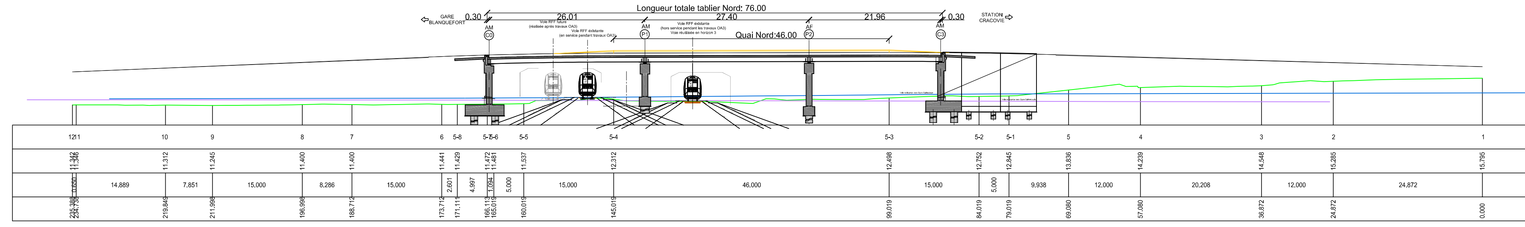
La longueur de l'ouvrage est d'environ 22 mètres. Deux escaliers perpendiculaires à la passerelle sont disposés aux extrémités.

La passerelle s'appuie à ses extrémités sur une cage d'ascenseur disposée en bout.

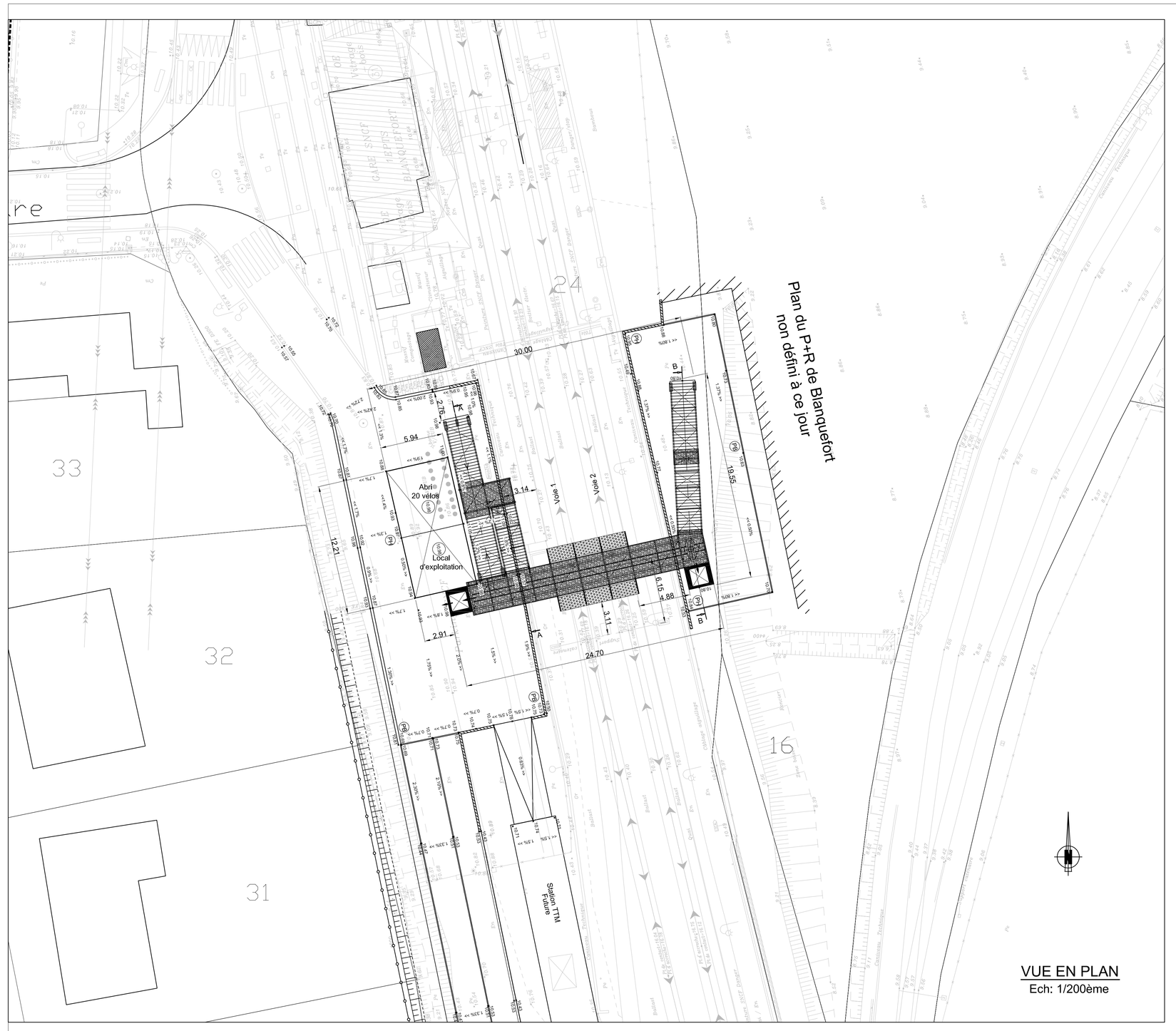
Passerelle piétonne de Blanquefort : plan de situation et plan technique : voir vue en plan et coupes

COUPE LONGITUDINALE VOIE NORD A L'AXE DU TABLIER

echelle 1/500

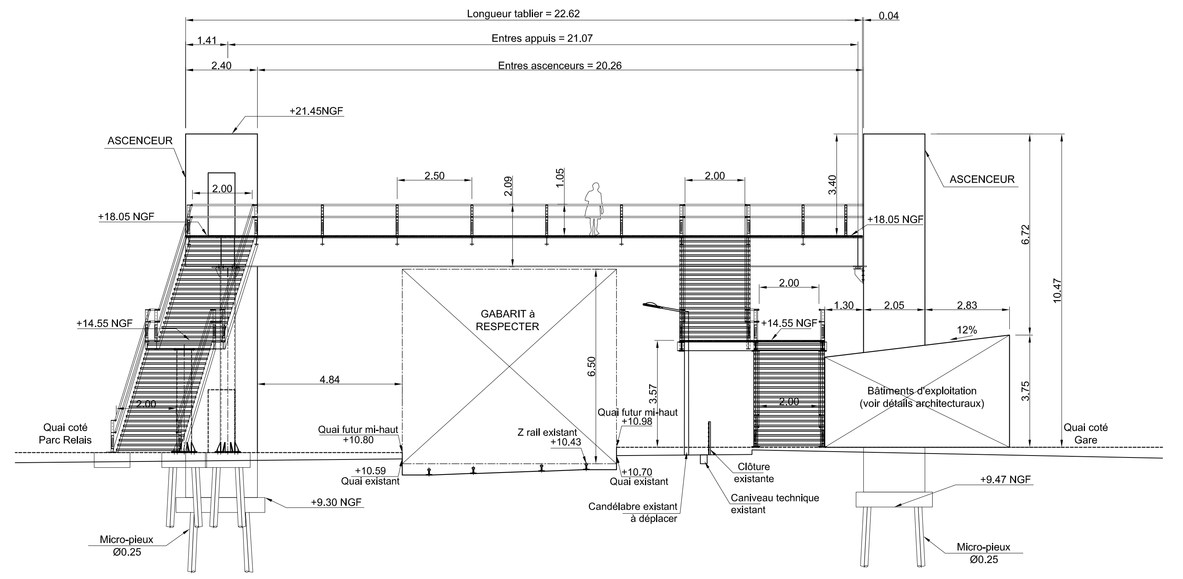


| | | |

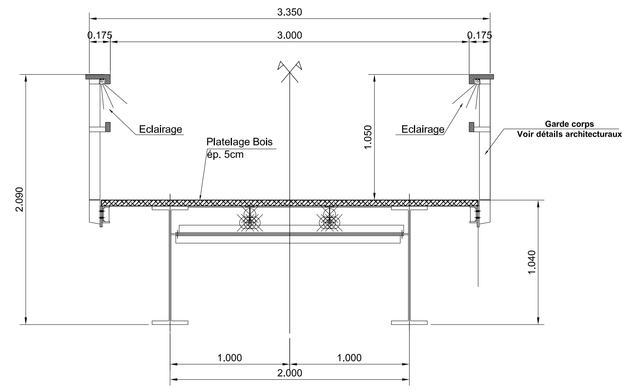


VUE EN PLAN
Ech: 1/200ème

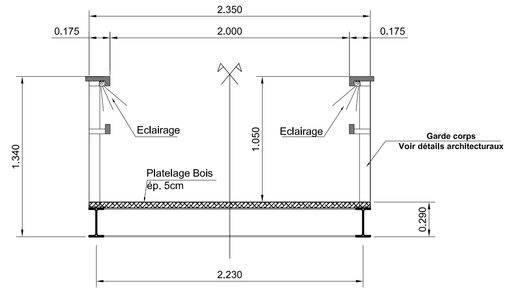
ELEVATION
Ech: 1/100ème



COUPE FONCTIONNELLE - PASSERELLE
Ech: 1/25ème



COUPE FONCTIONNELLE - PALIER
Ech: 1/25ème

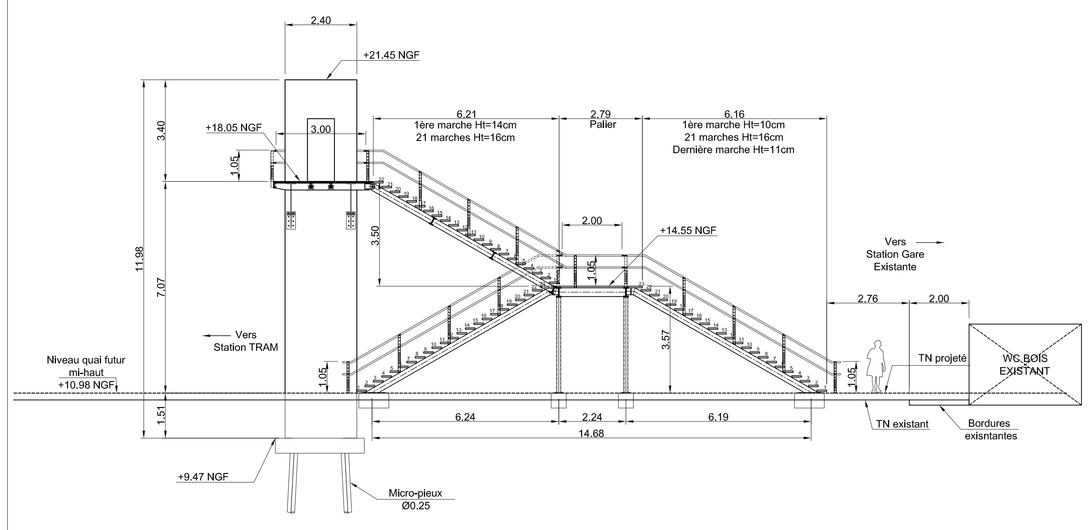


NOTA:
Le fond de plan topographique est inscrit dans le système Lambert zone III et en NGF69 pour le nivellement.

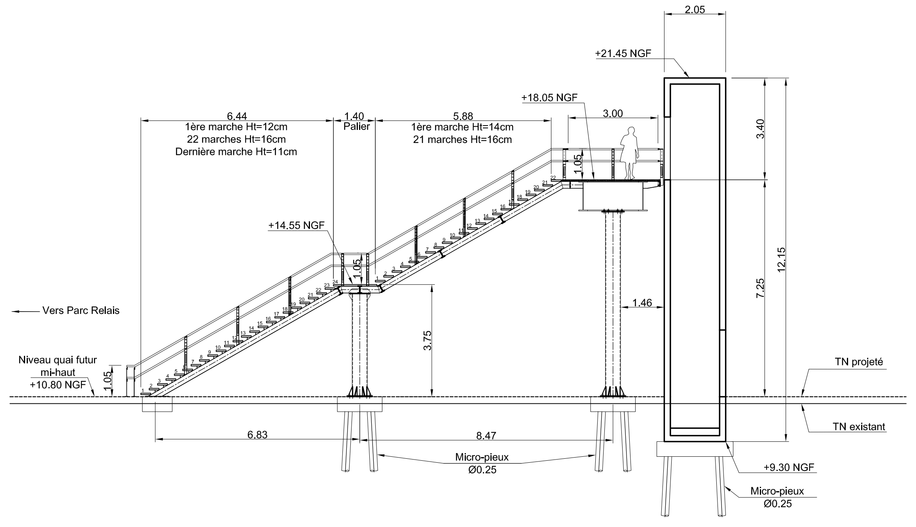
Plans à consulter:

1770-EXE-TIN-OA-F42-SI-4921 - Plan de situation
1770-EXE-TIN-OA-F42-ME-4922 - Plan d'installation de chantier
1770-EXE-TIN-OA-F42-PD-4923 - Vue en plan / Coupe longitudinale / Coupes transversales
1770-EXE-TIN-OA-F42-PD-4924 - Plan des appuis
1770-EXE-TIN-OA-F42-PD-4925 - Plan d'assainissement et des réseaux
1770-EXE-TIN-OA-F42-PD-4926 - Plan de détails
1770-EXE-TIN-OA-F42-PA-4927 - Plan de phasage travaux
1770-EXE-TAU-OA-F42-PD-4928 - Plans et élévations architecturales
1770-EXE-TAU-OA-F42-PD-4929 - Elévations et détails architecturaux
1770-EXE-TAU-OA-F42-PD-4930 - Plan, coupes et élévation du bâtiment

COUPE A-A - COTE GARE
Ech: 1/100ème



COUPE B-B - COTE PARC RELAIS
Ech: 1/100ème



DETAIL DE PRINCIPE ASSAINISSEMENT
Ech: 1/25ème

projet tramway

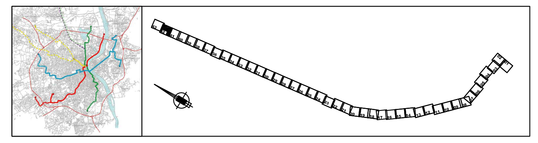
LIGNE F

EXE - GC4

PASSERELLE EN GARE DE BLANQUEFORT

VUE EN PLAN / COUPE LONGITUDINALE / COUPES TRANSVERSALES

MARS 2014 — Echelle : 1/200-1/100-1/25



Indice	Date	Sommaire des modifications	Etablissement	Vérification	Validation
A	31-10-2013	Première édition	J. JULIEN	G. LAMOUROUX	P. SABOT
B	03-03-2014	Inversion des volées de l'escalier côté Gare	J. JULIEN	G. LAMOUROUX	P. SABOT
C					
D					
E					

Communauté Urbaine de Bordeaux
Mission Tramway
Esplanade Charles de Gaulle
33 076 Bordeaux Cedex
Tél : 05.56.99.88.56
Fax : 05.56.99.87.04
Email : tramway@cu-bordeaux.fr

Groupement de Maîtrise d'oeuvre
Tramway Infrastructures SYstèmes Aménagements
Parc Château ROUQUEY
14, rue Euler – BP 10075
33 703 Mérignac Cedex
Tél : 05.57.53.14.00
Fax : 05.57.53.74.20
Email : ttsya@site.com.fr

1	7	7	0	EXE	TIN	OA	F42	PD	4923	B
				phase	émetteur du doc.	thème	localisation	type de doc.	numéro d'ordre	Indice

Nom du fichier : 1770-EXE-TIN-OA-F42-PD-4923-B.dwg

Version du : 26/03/2014

CONVENTION DE TRANSFERT DE GESTION ENTRE
SNCF Réseau et Bordeaux Métropole

portant sur une dépendance domaniale publique
(située sur le territoire de la commune de Bruges et de Blanquefort)

CONVENTION DE TRANSFERT DE GESTION

(articles L 2123-3 à L 2123-6 et R 2123-9 à R 2123-14 du CG3P)

PORTANT SUR UNE DEPENDANCE DOMANIALE PUBLIQUE

(située sur le territoire de la commune de Bruges et de Blanquefort)

ENTRE SNCF Réseau et Bordeaux Métropole

Entre :

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, inscrit au RCS de Bobigny sous le n° B 412 280 737, dont le siège social est à la Plaine Saint Denis, au 15/17 rue Jean Philippe Rameau.

représenté par M. Alain AUTRUFFE, dûment habilité par une délégation de pouvoir du président de SNCF Réseau au directeur régional Aquitaine Poitou Charente en date du 22 juillet 2015.

dit « SNCF Réseau » ou « le **PROPRIETAIRE** »

d'une part

Bordeaux Métropole, dont le siège social est situé à l'Esplanade Charles-de-Gaulle à Bordeaux (Gironde) représentée par Monsieur Alain JUPPE, Président, dûment habilité à la signature de la présente convention en vertu de la délibération n° 2016/ du Conseil de Bordeaux Métropole en date

dit « le **BENEFICIAIRE** »

d'autre part

<u>Il a d'abord été rappelé que</u> :

Bordeaux Métropole porte le projet de réaliser une infrastructure de transport collectif du type tramway, dénommé extension de la ligne C à Blanquefort, inscrit au programme de la troisième phase du tramway de l'agglomération bordelaise. Ce projet vise à créer une infrastructure nouvelle reliant la gare de Blanquefort à la ligne de tramway C au niveau de Cracovie.

Pour réaliser ce tronçon, il a été imaginé que les dépendances du domaine public ferroviaire, propriété de SNCF Réseau, soient utilisées à savoir:

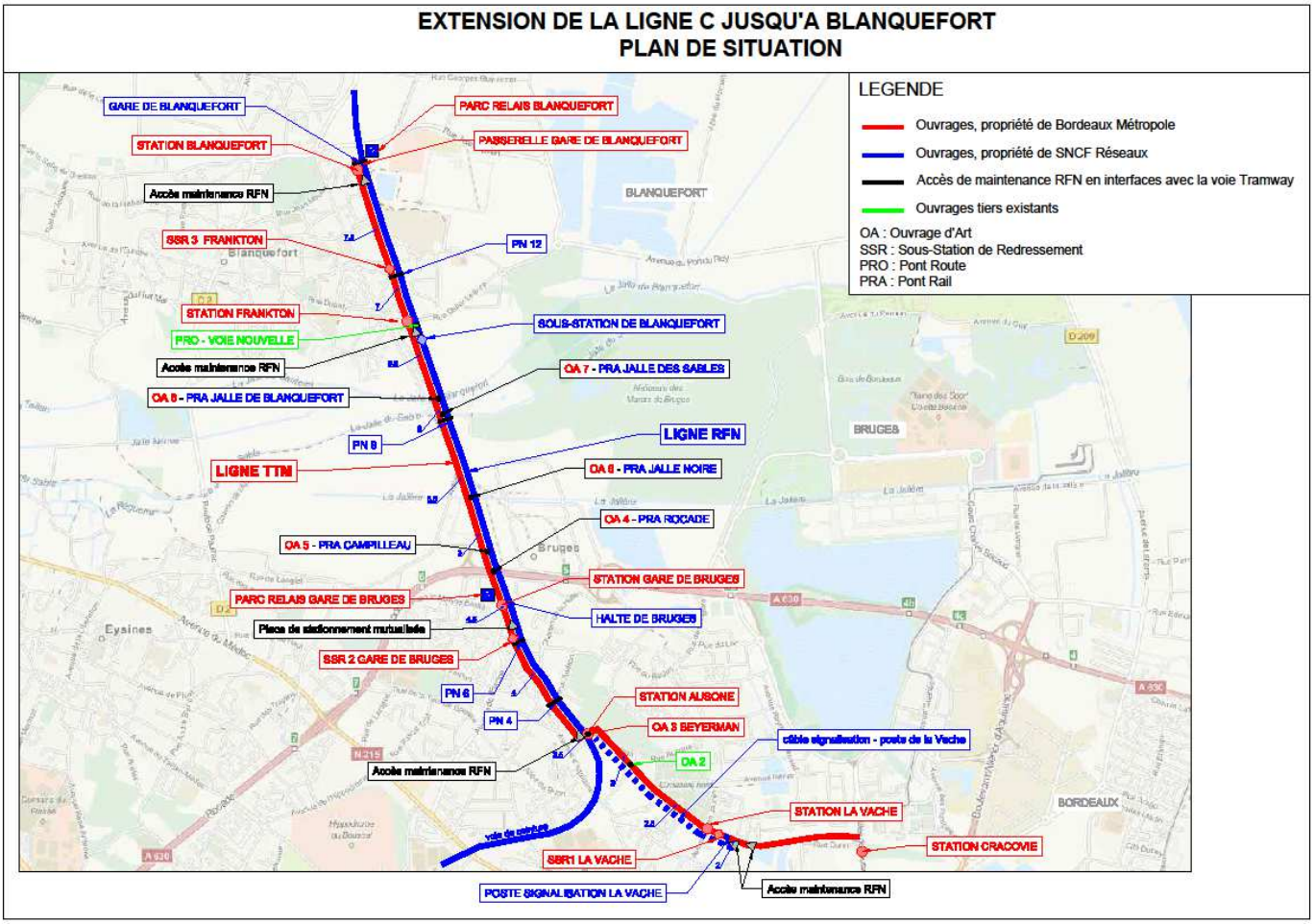
- les terrains en bordure de la section de la ligne N° 584 000 entre la gare de Blanquefort (PK 7+958) et le début de l'ouvrage dénivelé 0A3 de Beyerman (PK 3+700). Sur cette section sera créé un tracé neuf jouxtant la ligne ferroviaire 584 000 (Ter du Médoc, FRET) en parallèle de la voie ferroviaire existante.
- Les emprises et installations ferroviaires non circulées à partir de la fin de l'ouvrage dénivelé de Beyerman (PK 3+200) jusqu'au raccordement sur la ligne N° 586 000 (PK 2+070) et sur la section de ligne N°586 000 à partir du raccordement de la ligne C (PK 14+850) à la fin des voies de Cracovie au niveau de la voie routière (PK 15+800).

Préalablement, une convention de financement pour travaux connexes pour tiers a été signée le 01 mars 2012 entre SNCF Réseau et la Communauté urbaine de Bordeaux – (aujourd'hui Bordeaux Métropole), ainsi qu'un avenant le 23 mai 2013. Cette convention précise d'une part les engagements des parties relatives à l'exécution et au financement des études et travaux rendus nécessaires pour libérer les emprises ferroviaires permettant à Bordeaux Métropole de réaliser son infrastructure tramway et d'autre part les prescriptions minimales que doit respecter Bordeaux Métropole pour effectuer ces travaux dans ces emprises.

En outre, en complément des modalités de transfert de gestion, objet des présentes, est établie, entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole, une convention de répartition et de gestion relative aux infrastructures de l'extension de la ligne C à Blanquefort et de la ligne RFN 584 000. Le tout concerne les modalités d'installation, d'exploitation et de maintenance, par Bordeaux Métropole, ou son délégataire, de son infrastructure de transport tramway et plus particulièrement les modalités d'exploitations et de maintenance des passages à niveau communs au RFN et au tramway.

Pour les ouvrages dénivelés créés dans le cadre du projet extension de la ligne C à Blanquefort, une convention de superposition d'affectations, de gestion et de maintenance est établie entre SNCF Réseau et Bordeaux Métropole pour la passerelle de Blanquefort et le pont de Beyerman. Cette convention est indépendante de la présente convention.

Cette convention Transfert de Gestion devra être signée avant la mise en exploitation de l'extension de la ligne C à Blanquefort.



Le plan de situation ci-dessus, présente les deux réseaux (RFN et extension ligne C) ainsi que les ouvrages situés entre Cracovie et Blanquefort.

Les parties se sont rapprochées pour procéder au transfert de gestion des dépendances du domaine public ferroviaire appartenant à SNCF Réseau dans les conditions fixées par les articles L. 2123-3 à L. 2123-6 du Code général de la propriété des personnes publiques.

Il a alors été décidé :

Article 1er Objet de la convention : le transfert de gestion

SNCF Réseau transfère la gestion de la dépendance domaniale publique, ci-après désignée, dont il est propriétaire, à Bordeaux Métropole qui l'accepte, conformément aux *articles L. 2123-3 à L. 2123-6 et R 2123-9 à R 2123-14 du code général de la propriété des personnes publiques*, aux conditions précisées par la présente convention.

Ces biens appartiennent à SNCF Réseau depuis le 1er janvier 1997, en application de la *loi n° 97-135 du 13 février 1997* portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire, comme il ressort d'un acte portant réquisition de publication de transferts de propriété du…….. …… . *Par l'effet de la loi n°2014-872 du 4 août 2014, Réseau FERRE DE FRANCE est désormais dénommé SNCF Réseau.*

Ce transfert de gestion n'est ni translatif de propriété ni constitutif de droits réels au profit du **BENEFICIAIRE** ou d'aucun de ses ayants-droit.

Toutefois, Bordeaux Métropole est propriétaire de l'ensemble des aménagements et installations liés à son infrastructure de transport tramway et réalisés par elle sur l'emprise objet du transfert de gestion.

Article 2 : **Désignation de la dépendance transférée**

2.1.- Situation

La dépendance domaniale est située sur le territoire des communes de Bruges et de Blanquefort.

Son emprise est délimitée sur le plan de situation figurant en ***Annexe n°1***, lequel comprend le document d'arpentage délimitant précisément la dépendance transférée.

Elle est enregistrée aux cadastres de Bruges pour une surface d'environ 93 410 m² et de Blanquefort pour une surface d'environ 11 690 m² soit une surface totale de 105 100 m² (***Annexe n°2)***.

2.2.- Description

Cette dépendance est constituée par :

- les parcelles en contiguïté de la voie du RFN de la gare de Blanquefort jusqu'à l'ouvrage dénivelé du croisement de Beyerman. Cette dépendance comprend les passages à niveau (PN) 4, 6, 9 et 12.
- les parcelles situées à partir du croisement de Beyerman sur la ligne 584 000 (PK 3+200) jusqu'aux parcelles ayant portées la section de l'ancienne ligne 586000 (PK 15+800). Cette dépendance comprend l'ancien passage à niveau 3/14 et les installations listées dans l'état contradictoire en ***Annexe n°3***.

2.3.- <u>Sont annexés aux présentes</u> :

- le plan de situation avec emprise et domaine transféré (***Annexe n°* 1)** ;
- le document d'arpentage des dépendances transférées (***Annexe n° 2***) ;
- un état des lieux, établi contradictoirement entre les parties le 14 avril 2016, (***Annexe n°3*** ;
- un document exposant le projet technique et financier du **BENEFICIAIRE**, y compris son plan de financement (***Annexe n°4***) ;
- l'état des risques naturels, miniers et technologiques (***Annexe n°5***) ;
- la liste des conventions d'occupations SNCF Réseau.

2.4 <u>Etat des risques naturels, miniers et technologiques (L. 125-5 du Code de l'Environnement)</u>

SNCF Réseau déclare, conformément aux dispositions de *l'article L.125-5 du Code de l'environnement*, que la dépendance est située dans une zone couverte par le plan de prévention des risques.

L'état des risques naturels, miniers et technologiques établi à partir d'informations mises à disposition par le Préfet est annexé aux présentes (***Annexe n°5***) ainsi qu'une copie de l'arrêté concerné et des extraits du plan de prévention relatifs à la zone dans laquelle est située la dépendance.

Article 3 Nouvelle affectation et conservation de la dépendance transférée

3.1.- Le transfert de gestion est convenu exclusivement pour permettre à Bordeaux Métropole de réaliser et exploiter son infrastructure de transport tramway.

SNCF Réseau autorise le **BENEFICIAIRE** à réaliser les travaux nécessaires à la nouvelle affectation, selon le projet technique et financier joint (***Annexe n°4***).

Le **BENEFICIAIRE** s'engage à achever ces travaux dans un délai de quarante (40) mois à dater de l'entrée en vigueur de la présente convention pour permettre la nouvelle affectation.

3.2.- Les travaux seront réalisés par le **BENEFICIAIRE**, maître de l'ouvrage, à ses seuls frais et sous sa seule responsabilité.

Le **BENEFICIAIRE** s'engage à réaliser les travaux conformément aux prescriptions des lois et règlements en vigueur, notamment en matière d'aménagement, d'urbanisme ou d'environnement et selon les règles de l'art et les règles d'ingénierie appropriées et dans le respect des dispositions d'intervention (plages horaires, règles de sécurité, etc.) et des contraintes inhérentes au principe d'intégrité, de sécurité et de continuité liées à l'exploitation ferroviaire.

Tout nouvel aménagement sur les dépendances transférées après mise en exploitation du futur tramway devra faire l'objet d'une information préalable de SNCF Réseau par la communication d'un descriptif des travaux projetés soumis à l'approbation du **PROPRIETAIRE** des dépendances.

3.3.- Le **BENEFICIAIRE** s'engage à maintenir la nouvelle affectation pendant toute la durée de la convention.

Il s'engage également à protéger, conserver la domanialité publique de la dépendance transférée.

En conséquence, il s'oblige à prendre toute disposition propre à empêcher à quiconque de constituer des droits réels ou personnels sur celle-ci, à la charge du **BENEFICIAIRE** d'engager toute action contentieuse et d'en informer le **PROPRIETAIRE**.

Corrélativement, le **BENEFICIAIRE** s'interdit de conférer à un tiers des droits réels ou personnels de nature à porter atteinte à la domanialité publique de la dépendance ou empêcher le nouvel usage que le **PROPRIETAIRE** lui donnerait à l'issue de la présente convention quelles qu'en soient la cause et la date de survenance.

3.4- Occupation de la dépendance

Sous son entière responsabilité, le **BENEFICIAIRE** pourra consentir à des tiers des autorisations d'occupation et des droits personnels strictement nécessaires à l'affectation prévue par la présente convention et compatibles avec cette affectation. Il ne pourra être consenti plus de droits que le **BENEFICIAIRE** n'en détient ou ne peut en détenir au titre du code général de la propriété des personnes publiques et de la présente convention. La présente convention sera annexée aux actes conclus avec les tiers qui seront avertis de la précarité de l'occupation, en particulier de la possibilité d'une résiliation anticipée dans les conditions prévues par ***l'article 8.5 « Résiliation unilatérale par le PROPRIETAIRE »***. SNCF Réseau devra avoir communication des actes ainsi conclus.

3.5.- Limite au droit d'occupation et de jouissance du BENEFICIAIRE

3.5.1.- A la date de conclusion de la présente convention, SNCF Réseau a consenti des droits à des tiers sur la dépendance domaniale transférée. Le **BENEFICIAIRE** devra supporter ces autorisations avec les droits d'occupation et servitudes qui en sont la conséquence et ne pourra en aucun cas directement ou indirectement y porter atteinte.

Ainsi, et de manière particulière, les conventions d'occupation listées en ***Annexe n°6*** ont été autorisées par SNCF Réseau sur la dépendance et poursuivent leurs effets, SNCF Réseau en restant le cocontractant.

Le **BENEFICIAIRE** supportera ces occupations, sans recours contre SNCF Réseau.

L'affectation, les travaux et aménagements réalisés par le **BENEFICIAIRE** des présentes devront être compatibles avec ces dernières.

3.5.2.- Postérieurement à la conclusion de la présente convention, SNCF Réseau ne pourra consentir d'autres droits à des tiers qu'avec l'autorisation expresse du **BENEFICIAIRE**. Celui-ci ne saurait refuser cette autorisation dès lors qu'il serait établi que les droits accordés sont compatibles avec l'affectation de la dépendance et des occupations auxquelles Bordeaux Métropole aurait consenti conformément aux dispositions de l'article 3.4, d'une part, et que le tiers prendrait à sa charge exclusive le coût des travaux éventuels et de remise en état, d'autre part.

3.5.3.- Les redevances dues par des tiers déjà autorisés ou qui le seraient ultérieurement, aux conditions prévues par l'alinéa précédent, sont au bénéfice exclusif de SNCF Réseau.

3.6.- Conditions particulières

Le **BENEFICIAIRE** s'engage à laisser pénétrer sur les dépendances dont la gestion lui est transférée les représentants de SNCF Réseau ou de leurs prestataires dûment habilités notamment pour l'entretien et la maintenance des installations ferroviaires.

Le **BENEFICIAIRE** s'engage à clôturer la dépendance objet des présentes sur l'ensemble de sa longueur de telle sorte qu'il ne puisse exister d'accès direct aux terrains affectés à l'exploitation du réseau ferré national. Cette obligation ne souffrira d'exception qu'au droit des passages à niveau ainsi que des points d'accès conjoints aux réseaux respectifs en vue de faciliter le cheminement des exploitants.

Article 4 : Obligation d'entretien / responsabilité

4.1.- Le **BENEFICIAIRE** s'engage à ses frais à entretenir, mettre en conformité vis-à-vis de la réglementation et conserver la dépendance domaniale transférée.

4.2.- Le **BENEFICIAIRE** reconnaît qu'il dispose d'une parfaite connaissance des lieux, de ses installations notamment ferroviaires et de leurs états de telle sorte qu'il est en mesure d'assurer l'ensemble des obligations mises à sa charge par la présente convention. Il déclare faire son affaire personnelle de cette situation et renonce à tout recours contre le **PROPRIETAIRE**.

En particulier, le **BENEFICIAIRE** :

- reconnaît avoir fait les recherches qu'il estimait nécessaire au titre du présent transfert de gestion. Le **BENEFICIAIRE** n'a notamment pas souhaité faire établir sur cette dépendance un diagnostic environnemental. Il s'engage à prendre toutes les précautions utiles avant le commencement des travaux.
- profitera des servitudes actives et supportera celles passives, apparentes ou occultes, continues ou discontinues, de droit public et de droit privé, notamment celles résultant de l'existence du chemin de fer (l*oi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et code des transports*), grevant la dépendance.

Le **BENEFICIAIRE** supportera, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité, les conséquences résultant de travaux rendus nécessaires pour l'intérêt général, les besoins de SNCF Réseau, ou de la sécurité publique, quelle qu'en soit la durée, et en particulier, les travaux relatifs aux réseaux et ouvrages appartenant à SNCF Réseau existant sur les dépendances transférées.

4.3.- Le **BENEFICIAIRE**, devenu gardien de la dépendance transférée, de ses installations et ouvrages existants ou à réaliser, est responsable à l'égard du **PROPRIETAIRE** comme des tiers de tout fait qui pourrait leur causer un préjudice.

En cas de recours contre SNCF Réseau, le **BENEFICIAIRE** sera tenu de le garantir.

4.4. Spécialement, le **BENEFICIAIRE** sera seul responsable :

- à l'égard de SNCF Réseau, des dommages causés aux ouvrages existants du RFN et de tous les dysfonctionnements des circulations ferroviaires qui pourraient survenir en raison de la réalisation des travaux ou de l'exploitation future par Bordeaux métropole, son délégataire ou un préposé, de la nouvelle infrastructure (et notamment les frais de perturbations ferroviaires, les frais de personnel, les frais de ralentissement des trains),
- à l'égard des tiers, des dommages liés à l'accroissement des nuisances sonores du fait de l'exécution des travaux ou de l'exploitation de la nouvelle infrastructure créé par Bordeaux Métropole,
- de toute pollution qui interviendrait de son fait ou d'un tiers dont l'intervention ou l'occupation aurait été consentie par Bordeaux Métropole et affecterait l'environnement de la dépendance transférée ou son voisinage.

Il s'interdit – sauf autorisation expresse préalable de SNCF Réseau – de mener ou faire mener une activité de la catégorie des installations classées pour la protection de l'environnement.

4.5.- Le **BENEFICIAIRE** s'engage à réaliser les équipements nécessaires à une bonne connexion de la dépendance objet de la présente convention avec les points de desserte ferroviaire ouverts aux voyageurs, dans le but d'associer autant que possible l'usage de cette emprise à celle du train.

Article 5 : Responsabilité et assurances

5.1 Généralités

1. Les dispositions visées à l'***article 5.2 « Responsabilité »*** et à ***l'article 5.3 « Assurances »*** s'appliquent pour toutes les opérations et travaux d'aménagement, de construction, de reconstruction, d'équipement, et/ou lors des périodes d'exploitation et/ou de maintenance, exécutées à l'occasion de la présente convention.

2. L'existence d'assurance(s) ou non et la limitation de ces dernières ne peuvent être considérées comme une quelconque limitation des responsabilités encourues et garanties dues par le **BENEFICIAIRE**, sous-occupant et/ou entreprises et autres tiers. Néanmoins, en cas de couverture insuffisante, SNCF Réseau se réserve le droit d'exiger de la part du **BENEFICIAIRE** la souscription par lui-même ou par les entrepreneurs dans le cadre des travaux d'une assurance complémentaire et en cas de non-respect, de résilier la présente convention aux torts de ce dernier.

3. Il est expressément entendu par le **BENEFICIAIRE** qu'il doit :
    a. communiquer à SNCF Réseau, les attestations d'assurance des polices qu'il est tenu de souscrire (ou souscrite par les entrepreneurs dans le cadre des travaux) :
        i. annuellement pendant toute la durée de la convention pour les polices visées à ***l'article 5.3.2 «Assurance des risques liés à l'exploitation»***,
        ii. avant la date d'ouverture du chantier pour les risques visés à ***l'article 5.3.1 «Assurance des risques liés à la réalisation de travaux»***,
    b. justifier annuellement du paiement régulier des primes afférentes aux polices susvisées sans en attendre la demande effective de SNCF Réseau,
    c. notifier à SNCF Réseau toute modification substantielle affectant son ou ses contrats d'assurances pour lesquels SNCF Réseau a la qualité d'assuré et/ou qui ont un impact sur les contrats qui garantissent SNCF Réseau (nature et montants des garanties, changement d'assureurs, etc.) ainsi que tout fait de nature à provoquer la suspension ou la résiliation des garanties.

4. **Concernant l'Attestation d'Assurance** :

    Ce document émanant exclusivement d'une compagnie d'assurances, d'un agent général, ou d'une mutuelle de solvabilité notoire, devra impérativement :

    a) être un original rédigé en français et exprimé en EUR,

    b) être valable au jour de sa communication, et

    c) comporter au minimum les indications suivantes :
        i. nom de l'assuré,
        ii. désignation des biens et/ou activités exactes garanties et prévoir l'application des garanties aux missions données en sous-traitance,
        iii. les montants des garanties (en EUR) pour les dommages matériels, corporels, immatériels consécutifs et non consécutifs,

            ou les limites délivrées et autres extensions,
        iv. durée de validité et date d'émission de l'attestation d'assurance,

v. clause d'abandon de recours le cas échéant.

d) et tout autre renseignement habituellement renseigné sur une attestation en fonction de la garantie à laquelle cette attestation se réfère.

5.2 Responsabilités

1. Tout accident ou dommage quelconque, provoqué par l'inobservation :

   a. des prescriptions législatives et réglementaires, conformément à l'article 3.

   b. des clauses de la présente convention et en particulier des règlements et consignes particulières visés à ***l'article 3.6 « Conditions particulières »***

   entraîne la responsabilité du **BENEFICIAIRE**.

2. Sauf faute démontrée de SNCF Réseau ou de ses préposés, le **BENEFICIAIRE** supporte seul les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature qui pourraient être causés :

   a. à la dépendance ainsi qu'aux ouvrages, constructions, équipements et installations qu'il a réalisés,

   b. à lui-même, à ses propres biens et à ceux dont il est détenteur à un titre quelconque, ainsi qu'à ses préposés,

   c. aux biens et à la personne des tiers, (notamment et non limitatif, les sous-traitants, entreprises intervenantes, entreprises ferroviaires, clients, cooccupants, voisins…),

   d. à SNCF Réseau et à ses préposés, étant précisé que SNCF Réseau, lorsqu'il est cooccupant et/ou voisins, a la qualité de tiers.

3. La responsabilité des parties est déterminée suivant les règles du droit commun pour les dommages provenant d'incendies ou d'explosions se produisant en dehors :

   a. de la dépendance,

   b. des ouvrages, constructions, équipements et installations réalisés par le **BENEFICIAIRE**.

4. **Renonciation à recours**

   a. En conséquence du ***§ 1 et § 2 de l'article 5.2 « Responsabilité »***, le **BENEFICIAIRE** renonce à tout recours contre SNCF Réseau, ses agents et ses éventuels assureurs et s'engage à la garantir contre toute action ou réclamation exercée à son encontre et à l'indemniser du préjudice subi par eux.

   Il s'engage à faire renoncer son/ses assureur(s) à exercer tout recours contre SNCF Réseau, ses agents et ses éventuels assureurs.

   b. Ces dispositions trouvent application pour les dommages pouvant survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention y compris pour ceux résultant des travaux de quelque nature que ce soit réalisés par le **BENEFICIAIRE**.

5.3 Assurances

5.3.1 Assurance des risques liés à la réalisation de travaux

5.3.1.1 Assurance relevant du BENEFICIAIRE

Le **BENEFICIAIRE** est tenu de souscrire auprès d'une compagnie d'assurance ou mutuelle de solvabilité notoire au minimum les assurances suivantes :

1. Assurance Responsabilité Civile Maître d'Ouvrage (« RCMOA »)

   a) Assurance destinée à couvrir les dommages occasionnés aux tiers, y compris à SNCF Réseau et notamment en sa qualité de cooccupants et voisins, du fait ou à l'occasion de la réalisation par le **BENEFICIAIRE**, de travaux de quelque nature que ce soit sur la dépendance.

   b) Cette Police doit reproduire la renonciation à recours ***du §4 de l'article 5.2 « Responsabilités - Renonciation à recours »***.

2. Assurance(s) relevant du champ d'application de la Décennale

   Concernant un ouvrage soumis à obligation d'assurance décennale (ou qui serait accessoire à un ouvrage soumis à obligation), le **BENEFICIAIRE** est tenu de souscrire :

   a) tant pour son compte que pour le compte et dans l'intérêt de SNCF Réseau (qui aura ainsi la qualité d'assuré au titre de la Police Dommages Ouvrages) une police d'assurance de « Dommages Ouvrages (DO) » (*article L. 242-1 du code des assurances*) que l'ouvrage soit soumis ou non à obligation d'assurance DO.

   b) Une police d'assurance de « Responsabilité Constructeur non Réalisateur (CNR) » (*article L. 241-2 du code des assurances*).

5.3.1.2 Assurance concernant les intervenants / entrepreneurs effectuant les travaux

Le **BENEFICIAIRE** se porte fort pour l'ensemble des intervenants (entrepreneurs et ceux compris les sous-traitants et autres intervenants ou personnes présentes du fait des travaux) de ce qu'ils :

- sont bien titulaires au minimum des polices d'assurance listées ci-après, et
- qui sont assurés pour des montants de garantie suffisants et adaptés au regard de la nature et importance des travaux réalisés et/ou en fonction de l'importance de l'infrastructure ferroviaire (et/ou utilisateurs) qui serait concernée par un sinistre.

1. Assurance de Responsabilité Civile de l'Entrepreneur

   a) Police le garantissant des conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait des dommages de toute nature causés à tout tiers du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux.

   b) Les garanties de cette police doivent être expressément étendues aux conséquences pécuniaires des désordres ou dommages susceptibles d'être causés tant aux constructions existantes qu'aux constructions avoisinantes, y compris celles détenues par SNCF Réseau, ainsi qu'à ses occupants.

2. Assurance de Responsabilité Civile Décennale « ouvrages soumis à obligation d'assurance » (*ouvrages selon l'Ordonnance du 8 juin 2005*) (*art. 1792 et suivant et art. 2270 du code civil*)

   a) Ce contrat d'assurance doit (ainsi que l'attestation d'assurances qui en résulte) :

      i. mentionner la liste exacte des activités pour lesquelles l'entrepreneur est garanti,

      ii. être valable au jour de la Date d'Ouverture de Chantier (« DOC »),

      iii. être nominative de chantier avec mention de l'adresse et du montant total de l'opération (travaux + honoraires),

      iv. stipuler que les garanties s'appliquent selon le régime de la capitalisation.

   a) Les garanties de cette police d'assurance doivent être expressément étendues :

      i. en cas de réalisation de travaux sur une construction préalablement existante, aux dommages causés à cette dernière ;

      ii. à la garantie de bon fonctionnement édictée par *l'article 1792-3 du code civil*.

5.3.1.3 Assurance Tous Risques Chantiers (« TRC »)

Lorsque le bien en construction incorpore un « bien existant » de SNCF Réseau, le **BENEFICIAIRE** ou l'entrepreneur devra souscrire à sa charge, en complément de l'assurance « Dommages aux biens (DAB) », une assurance visant à couvrir tous les risques chantiers étendue aux dommages à l'existant.

Cette assurance devra être mise en place avant le début des travaux, pour la durée des travaux et jusqu'à la réception totale des travaux par le **BENEFICIAIRE** auprès des entreprises.

5.3.2 Assurance des risques liés à l'exploitation

Le **BENEFICIAIRE** est tenu de souscrire à la date de la mise à disposition de la dépendance de SNCF Réseau :

5.3.2.1 Assurance de « Responsabilité Civile » (« RC »)

Cette police doit comporter les clauses de renonciation à recours prévues à ***l'article 5.2 « Responsabilités - Renonciation à recours »*** précité.

5.3.2.2 Assurance « Dommage aux Biens » (« DAB »)

1. Lorsque les biens meubles et/ou immeubles sont assurables au titre d'une garantie « Dommages aux Biens », le **BENEFICIAIRE** est tenu de souscrire tant en son nom que pour le compte et dans l'intérêt de SNCF Réseau, qui aura ainsi la qualité d'assuré, une police sous la forme d'une assurance de « Dommages aux biens » selon la formule « tous risques sauf » pour garantir les dommages de toute nature et quelle que soit leur origine, pouvant atteindre :

   a. la dépendance,

b. les ouvrages, constructions, équipements et installations réalisés par le **BENEFICIAIRE** à concurrence du montant définitif des travaux déterminé comme prévu à l'article 3 et l'***Annexe*** n°**4**.

2. Cette police doit en outre comporter les clauses destinées à garantir :
   a. les « Frais et pertes divers » et les « Responsabilités » (dont celles de responsabilité civile incombant normalement au propriétaire d'immeuble),
   b. les risques de voisinage « Recours des Voisins et des Tiers » (« RVT »), telle que plus amplement décrite ci-après (***article 5.3.2.3 « Assurance des risques de voisinage »***),
   c. les pertes indirectes à concurrence d'un forfait de 10% du montant des dommages,
   d. les honoraires d'experts mandatés par le **BENEFICIAIRE**, SNCF Réseau,
   e. les frais de démolition et de déblais consécutifs à un sinistre,
   f. la remise en l'état et/ou reconstruction des installations.
3. La police doit être assortie d'une clause de renonciation de son Assureur à exercer tout recours contre SNCF Réseau, ses agents et ses éventuels assureurs.

5.3.2.3 Assurance des risques de voisinage (« RVT »)

1. Le **BENEFICIAIRE** est tenu de souscrire la garantie d'assurance « Recours des Voisins et des Tiers » (« RVT »), pour les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il encourt vis-à-vis des cooccupants et voisins (dont SNCF Réseau) et des tiers à raison des dommages d'incendie, d'explosion et de dégâts des eaux ayant pris naissance dans les ouvrages, constructions et installations réalisés par ses soins et/ou ses propres biens/équipements et/ou sur la dépendance.
2. Cette garantie est une extension de:
   a. l'assurance « Dommages aux biens » (article 5.3.2.2) et/ou
   b. de l'« Assurance de Responsabilité Civile » (article 5.3.2.1).

5.3.3 Assurance et obligations du SOUS-OCCUPANT

Le **BENEFICIAIRE** se porte fort et s'oblige à ce que le sous-occupant souscrive les mêmes polices d'assurance et les mêmes obligations que celles du présent article et de ***l'article 5.4 « Obligations du BENEFICIAIRE en cas de Sinistre »*** ci-après.

5.4 Obligations du BENEFICIAIRE en cas de Sinistre

5.4.1 Déclaration de sinistre

1. Généralités

a. Le **BENEFICIAIRE** doit :

i. aviser SNCF Réseau, sans délai et au plus tard dans les 48h (quarante-huit heures) de sa survenance, de tout sinistre subi ou provoqué par la dépendance ainsi que par les ouvrages, constructions et installations réalisés par lui,

ii. faire, dans les conditions et délais prévus par chaque police d'assurance, toutes déclarations aux compagnies d'assurances. SNCF Réseau donnent d'ores et déjà au **BENEFICIAIRE** pouvoir pour faire ces déclarations.

b. Le **BENEFICIAIRE** doit également :

i. faire le nécessaire afin d'obtenir des compagnies d'assurances le règlement des indemnités, en faveur de SNCF Réseau,

ii. effectuer toutes démarches, accomplir toutes formalités, provoquer toutes expertises, y assister,

iii. en cas de difficultés, exercer toutes poursuites, contraintes et diligences.

c. Le **BENEFICIAIRE** doit tenir régulièrement informé SNCF Réseau de toutes ses démarches et du suivi du règlement du sinistre et répondre à toute demande et/ou sollicitation de SNCF Réseau.

d. Tous les droits, frais et honoraires quelconques, y compris les honoraires d'avocats, qui pourraient rester dus à raison de l'accomplissement des obligations mentionnées ci-dessus, sont à la charge du **BENEFICIAIRE**.

2. Cas spécifique des désordres relevant de la Responsabilité Civile Décennale

a. Pour les désordres relevant de la garantie décennale affectant les ouvrages, constructions et installations réalisés par le **BENEFICIAIRE**, celui-ci s'engage :

i. à en informer SNCF Réseau et

ii. à exercer les réclamations et actions en garantie nécessaires à leur remise en état. SNCF Réseau se réserve le droit de se substituer au **BENEFICIAIRE** dans l'exercice de ces recours à défaut de diligence suffisante du **BENEFICIAIRE**.

b. Cette intervention de SNCF Réseau ne dégage en rien la responsabilité du **BENEFICIAIRE** et il est entendu que le **BENEFICIAIRE** demeure responsable de toutes conséquences liées à son inaction ou retard.

5.4.2 Règlement de sinistre

1. En cas de sinistre partiel, le **BENEFICIAIRE** est tenu de remettre en état les lieux sinistrés, à ses frais, risques et périls, dans les conditions de l'article 3.2.

Si les autorités administratives refusent d'accorder les autorisations nécessaires à la remise en état des lieux ou à l'exploitation de l'activité prévue à l'article 3.1, la convention pourrait être résiliée dans les conditions de ***l'article 8.2 « Résiliation à défaut de l'affectation convenue »***.

2. En cas de sinistre total, la convention pourrait être résiliée dans les conditions de ***l'article 8.2 « Résiliation à défaut de l'affectation convenue »***.

Article 6 : Conditions financières

Le **BENEFICIAIRE** s'acquittera de l'ensemble des impositions et taxes liées à l'utilisation de la dépendance transférée. Il remboursera au **PROPRIETAIRE**, chaque année, dans les deux mois de la réception du justificatif, toutes les impositions que celui-ci serait tenu d'acquitter pour son utilisation.

Ce remboursement implique que l'emprise des biens objet du transfert de gestion soit cadastrée et imposée en propre.

Les sommes non payées dans ces délais seront de plein droit productives d'intérêt de retard décomptés, à partir du jour suivant la date limite de paiement, au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à son opération de refinancement la plus récente majoré de dix points. La capitalisation des intérêts intervient de plein droit.

A défaut de paiement, la convention sera résiliée dans les trente jours de la mise en demeure restée infructueuse adressée par le **PROPRIETAIRE**.

Article 7 : Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une durée de trente (30) ans, à compter de son entrée en vigueur.

Elle ne peut faire l'objet d'une reconduction tacite.

Les parties pourront, en cours d'exécution de la présente convention, en prolonger par avenant la durée, par exemple pour permettre au **BENEFICIAIRE** d'amortir les nouvelles installations qu'il envisagerait de réaliser avec l'accord de SNCF Réseau.

Un an avant la survenance du terme, les parties se consulteront sur le principe et les conditions de la passation d'une nouvelle convention.

Article 8 : Fin de la convention

8.1.- <u>Survenance du terme</u>

A la survenance de son terme la convention prendra fin.

8.2.- <u>Résiliation à défaut de l'affectation convenue</u>

Si, pour quelque cause que ce soit, la dépendance domaniale :

- n'avait pas reçu sa nouvelle affectation dans le délai prévu au ***§ 3.1 de l'article 3 « Nouvelle affectation et conservation de la dépendance transférée »***,
- ou si, au cours de la présente convention, cette affectation n'était pas maintenue pendant une durée de six (6) mois,
- ou encore si la dépendance était totalement ou partiellement affectée à un autre usage,

la convention serait résiliée dans les trente (30) jours de la mise en demeure restée infructueuse adressée par le **PROPRIETAIRE**.

8.3.- <u>Résiliation à raison d'un défaut d'entretien ou de conservation</u>

La convention serait également résiliée, dans les trente (30) jours de la mise en demeure restée infructueuse adressée par le **PROPRIETAIRE**, si le **BENEFICIAIRE** manquait à ses obligations d'entretien ou de conservation prévues à ***l'article 4 « Obligation d'entretien / responsabilité »***.

8.4.- <u>Résiliation unilatérale par le BENEFICIAIRE</u>

A tout moment, le **BENEFICIAIRE** pourra mettre un terme à la présente convention s'il entendait renoncer à l'utilisation de la dépendance transférée selon l'affectation convenue.

Le **BENEFICIAIRE** informera SNCF Réseau de sa décision de résilier la présente convention, au moins dix-huit (18) mois à l'avance par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception.

La résiliation s'imposera aux tiers auxquels le **BENEFICIAIRE** aurait pu consentir des droits dans les conditions prévues à ***l'article 3.4 « Occupation de la dépendance »***.

8.5.- <u>Résiliation unilatérale par le PROPRIETAIRE</u>

A tout moment, SNCF Réseau pourra décider de modifier l'affectation de la dépendance domaniale transférée et mettre fin au transfert de gestion pour cette raison.

SNCF Réseau informera le **BENEFICIAIRE** de sa décision de résilier la présente convention, au moins dix-huit (18) mois à l'avance par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception.

La résiliation s'imposera aux tiers auxquels le **BENEFICIAIRE** aurait pu consentir des droits dans les conditions prévues à ***l'article 3.4 « Occupation de la dépendance »***.

SNCF Réseau versera au **BENEFICIAIRE** une indemnité égale, sous déduction de l'amortissement effectué et le cas échéant des frais de remise en état acquittés par le **PROPRIETAIRE**, au montant des dépenses réellement exposées pour les travaux réalisés par le **BENEFICIAIRE** conformément à l'affectation prévue par la présente

convention. Ne seront pris en compte que les ouvrages, constructions, équipements ou installations réalisés qui subsistent à la date de la résiliation. Par ailleurs, seront déduites du montant, les subventions que le **BENEFICIAIRE** aurait obtenues de la part de tiers pour la réalisation des travaux, sauf si le BENEFICIAIRE justifie à SNCF Réseau que ce tiers lui en réclame le remboursement du fait de la résiliation de la présente convention.

L'indemnité sera calculée ainsi : IN = (M x [(d-a) / d]), avec

IN = montant de l'indemnité

M = montant des travaux, déduction faite de la subvention Grenelle II .

Toutefois, le montant de la subvention Grenelle II sera réintégré à ce montant M si le BENEFICIAIRE justifie à SNCF Réseau que l'Etat, du fait de la résiliation de la présente convention, lui réclame le remboursement de la subvention.

L'indemnisation par SNCF Réseau se fera sur la base des dépenses réelles exposées correspondant au montant décrit dans l'annexe n°5rectifié au plus tard dans les six mois de l'achèvement des travaux au vu du DGD travaux. .

a = durée déjà amortie des ouvrages (en mois)

d = durée d'amortissement des ouvrages (en mois)

Il est précisé, qu'au seul titre de la présente convention, les bases de calcul de l'indemnité sont assises sur un amortissement linéaire dont la durée effectivement prise en compte est plafonnée à vingt (20) ans à compter de la mise en service des ouvrages.

SNCF Réseau remboursera au **BENEFICIAIRE** la valeur non amortie des équipements et installations réalisés par des occupants régulièrement autorisés dans les conditions prévues à ***l'article 3.4 « Occupation de la dépendance »***, à l'exclusion de toute réparation du préjudice commercial. Ce remboursement interviendra sur justification du versement aux occupants d'une telle indemnisation par le **BENEFICIAIRE**, dans les limites du présent article et de la convention conclue par le **BENEFICIAIRE** avec celui-ci et régulièrement transmise à SNCF Réseau lors de sa conclusion.

Article 9 : Etat de la dépendance et sort des aménagements réalisés par le BENEFICIAIRE à l'issue de la convention

9.1.- Restitution de la dépendance domaniale / état des lieux

A l'issue de la convention, à la survenance de son terme ou à la date d'effet de sa résiliation pour quelque cause que ce soit, le **BENEFICIAIRE** restituera au **PROPRIETAIRE** la dépendance domaniale, objet des présentes, libre de toute occupation et dans un état au moins équivalent à celui dans lequel il l'a reçue.

Un état des lieux contradictoire sera établi un mois au moins avant la date d'arrivée du terme ou la date d'effet de la résiliation de la convention.

9.2.- Respect de l'obligation de conservation

S'il devait apparaître, lors de la restitution de la dépendance domaniale, qu'un tiers, qui n'avait pas été autorisé à se maintenir par SNCF Réseau lors de la conclusion de la

présente convention, occupe la dépendance domaniale, le **BENEFICIAIRE** s'engage à rembourser le **PROPRIETAIRE** de tous les frais, notamment contentieux et de perte de jouissance, que celui-ci devrait engager pour en obtenir la libération.

9.3.- **Respect de l'obligation d'entretien**

Le **BENEFICIAIRE** devra exécuter les opérations d'entretien de manière à être en mesure de restituer à SNCF Réseau la dépendance domaniale conformément à ***l'article 9.1 « Restitution de la dépendance domaniale / état des lieux ».***

A défaut, le **BENEFICIAIRE** sera tenu de verser à SNCF Réseau une indemnité correspondant au coût de remise en état tel que prévu à ***l'article 9.1 « Restitution de la dépendance domaniale / état des lieux »***, qui sera fixée d'un commun accord ou à défaut à dire d'expert désigné par le tribunal administratif du lieu de la dépendance domaniale.

9.4.- **Sort des ouvrages réalisés par le BENEFICIAIRE**

A l'issue de la convention pour quelque cause que ce soit, SNCF Réseau conservera, sans indemnisation du **BENEFICIAIRE**, les ouvrages réalisés par le **BENEFICIAIRE**. Les aménagements d'infrastructure réalisés par le **BENEFICIAIRE** seront remis à SNCF Réseau dans un état de fonctionnement et d'entretien conforme aux normes et référentiels ferroviaires en vigueur.

Cette remise d'ouvrages et aménagements réalisés par Bordeaux Métropole comportera notamment, en sus de l'état des lieux mentionné à ***l'article 9.1 « Restitution de la dépendance domaniale / état des lieux »*** :

- un état des lieux contradictoire des ouvrages et aménagements établi un mois au moins avant la date d'arrivée du terme ou la date d'effet de la résiliation de la convention,
- les documents d'ouvrages exécutés, les documents d'interventions ultérieures et documents d'exploitation de ces ouvrages et aménagements,
- les derniers rapports d'expertise technique des ouvrages d'art. Ces rapports devront dater de moins d'un an. Ces rapports seront réalisés :
    - soit par SNCF Réseau ou un de ses prestataires, auquel cas le **BENEFICIAIRE** du transfert devra rembourser les frais correspondants dans le cadre de l'article 6 « **Conditions financières »,**
    - soit par le **BENEFICIAIRE** et à ses frais. Dans ce cas, ce diagnostic devra être validé par SNCF Réseau. Le **BENEFICIAIRE** du transfert de gestion devra rembourser les frais correspondants à cette validation, dans le cadre de l'article 6 « **Conditions financières ».**

Par dérogation à l'alinéa précédent, SNCF Réseau pourra également réclamer au **BENEFICIAIRE** de procéder à ses frais à la destruction et à l'enlèvement des aménagements qui auront été réalisées, de manière à permettre au **PROPRIETAIRE** de retrouver une plate-forme libre d'installation et ouvrages et propre à sa nouvelle affectation à l'exception des améliorations structurelles liées à la plateforme (assainissement,…) et de toutes constructions qui concurrent directement à une future exploitation ferroviaire.

Le cas échéant, SNCF Réseau informera le **BENEFICIAIRE** de cette décision dans les délais suivants :

- dans le cas d'une résiliation par SNCF Réseau, ce dernier en informera le **BENEFICIAIRE** simultanément à la notification de sa décision de résiliation.
- dans le cas d'une résiliation par le **BENEFICIAIRE**, SNCF Réseau en informera le **BENEFICIAIRE** au plus tard dans les 6 mois suivant la notification de la décision de résiliation par ce dernier.

A défaut d'avoir procéder à la destruction et à l'enlèvement de ces aménagements, le **BENEFICIAIRE** sera tenu de verser à SNCF Réseau une indemnité correspondant au coût de ces travaux, qui sera fixée d'un commun accord ou à défaut à dire d'expert désigné par le tribunal administratif du lieu de la dépendance domaniale.

Article 10 : **Avenant**

Les parties sont libres de conclure un avenant pour modifier la présente convention.

Article 11 : Publicité

La présente convention sera, établie en deux exemplaires originaux.

Article 12 : Litiges

En cas de litige portant sur l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties rechercheront une solution amiable. A défaut, la partie la plus diligente pourra saisir le tribunal administratif dans le ressort duquel est située la dépendance domaniale.

Article 13 : Entrée en vigueur

La présente convention entrera en vigueur à compter de la date de la dernière signature des parties.

Fait à BORDEAUX, le …

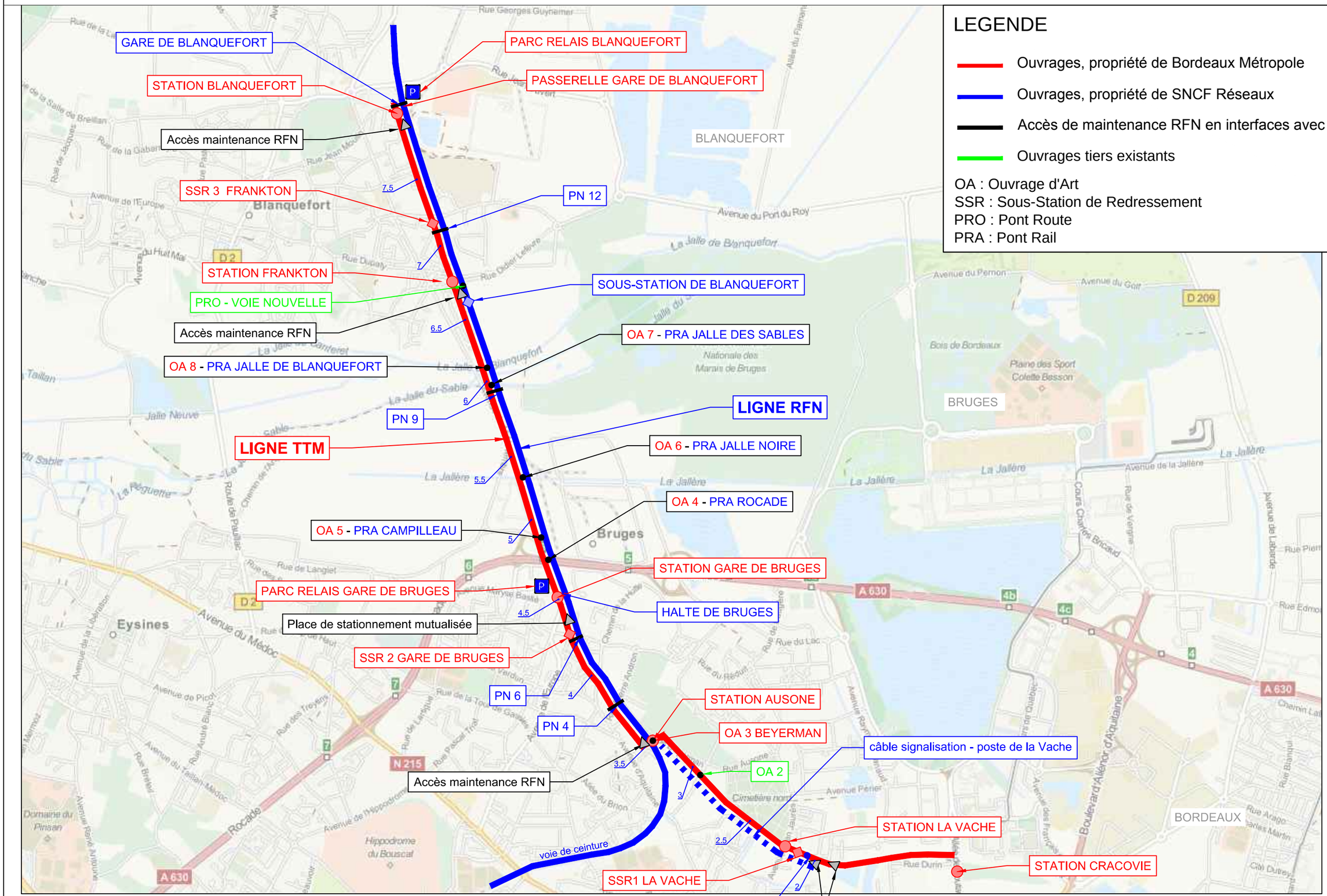
En deux exemplaires

Pour **SNCF Réseau**	Pour **Bordeaux Métropole**
M. Alain AUTRUFFE	M. Alain JUPPE

Annexes :

annexe 1	Plan de situation avec emprise et domaine transféré
annexe 2	Document d'arpentage des dépendances transférées
annexe 3	Etat des lieux contradictoire
annexe 4	Projet technique et financier du bénéficiaire
annexe 5	Etat des risques naturels, miniers et technologiques
annexe 6	Liste des conventions d'occupations SNCF Réseau

EXTENSION DE LA LIGNE C JUSQU'A BLANQUEFORT
PLAN DE SITUATION



LEGENDE

- Ouvrages, propriété de Bordeaux Métropole
- Ouvrages, propriété de SNCF Réseaux
- Accès de maintenance RFN en interfaces avec la voie Tramway
- Ouvrages tiers existants

OA : Ouvrage d'Art
SSR : Sous-Station de Redressement
PRO : Pont Route
PRA : Pont Rail

Annexe n°2 -

Liste des parcelles concernées par la dépendance transférée

Commune de BRUGES

Sections	Parcelles	Surface (en m2)
AO	205	925
AO	206	20 072
AO	316	660
AP	12	4 050
AP	46	8 367
AR	347	6 541
AV	975	19 204
AX	103	12 345
AX	700	32
AW	679	1 954
AW	678	3 205
BB	524	24
BB	535	6 071
AK	87p	3 616
AI	122	3 069
AA	169	590
AB	1p	1 452
AC	46	1 823
		94 000

Commune de BLANQUEFORT

Sections	Parcelles	Surface (en m2)
BI	40	672
BN	691	3 753
BN	568	76
BM	105p	2 063
BL	324	3 908
BZ	184p	1 218
		11 690

COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

LA CUB

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX
Esplanade Charles de Gaulle
33076 BORDEAUX CEDEX

Maître d' Ouvrage

COMMUNE DE
BRUGES

TRANSFERT DE GESTION
Réseau Ferré National (R.F.N.) à la CUB

3° phase du Tramway
de l'agglomération Bordelaise

Construction de la ligne
TRAM TRAIN DU MEDOC

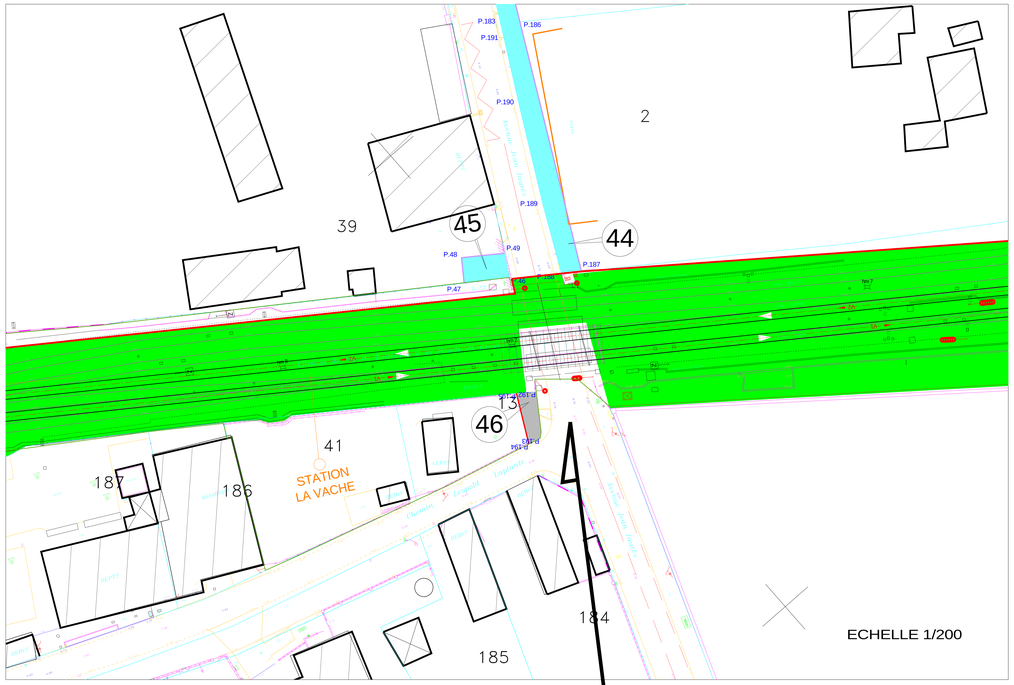
Planche 1/4

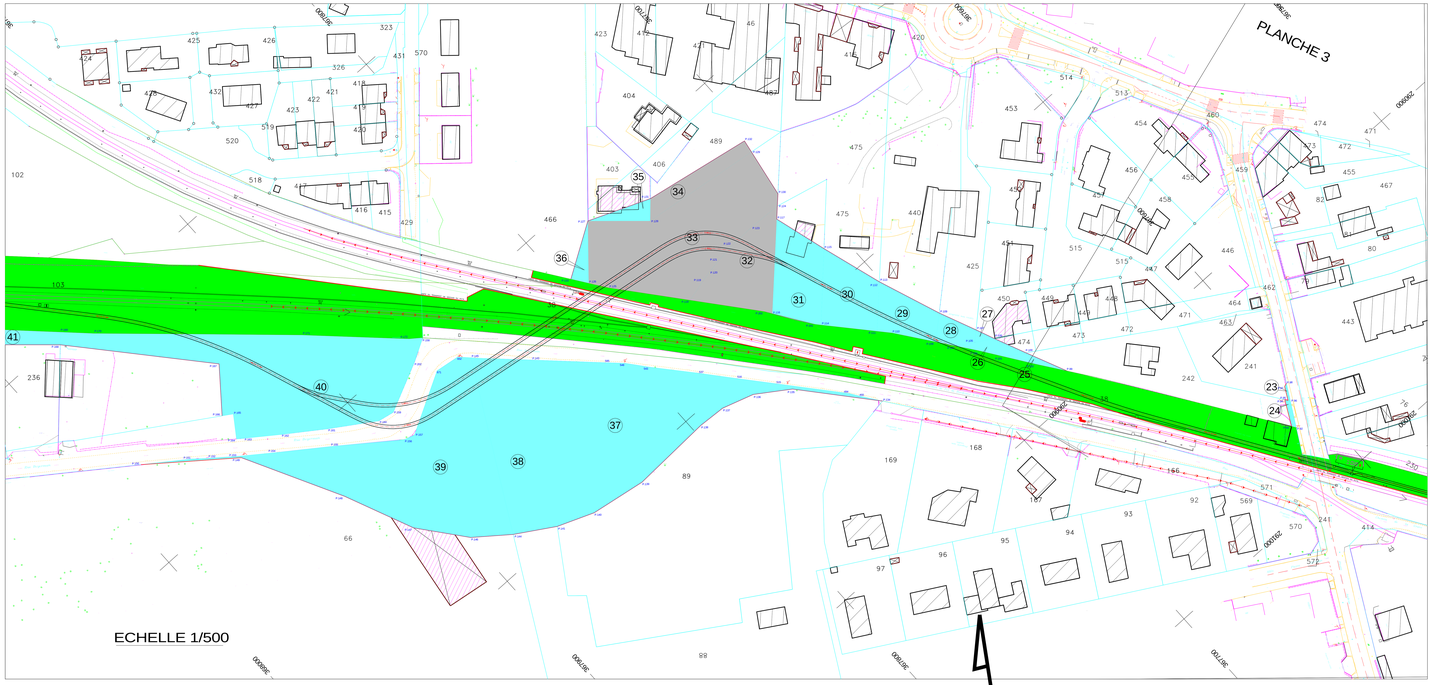
ECHELLE DE : 1/1000

Indice : -

Format Papier: 1300 x 900

DIRECTEUR DOTED M.Sebastien DARADIE	code commune : 075 et 056 n° Cx Dév. : --	Créé le : Mai/2014	CLASSEMENT : pc n°6622 Document:ETUDES\PRO\TRAM\TMT\master\ -gestion-RFN-CUB.mxa
DOTED Service Maîtrise d'Ouvrage 1re étage IMMEUBLE LAURE GATTE 59 – 61 Cours du Maréchal JUIN 33000 Bordeaux Tel : 05.56.99.84.84 poste: 27459 Fax : 05. 56. 99. 88. 37	Ind.A : Mai/2014 1ère Emission Ind.B : ..... Ind.C : ..... Ind.D : ..... Ind.E : date:		SERVICE MAITRISE D' OUVRAGE EQUIPE PROJET Directeur de projet M. Emmanuel. MAZET Chef de projet M. Alexis COUSINET Projeteur M. LE VERMOND





COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

LA CUB

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX
Esplanade Charles de Gaulle
33076 BORDEAUX CEDEX

Maître d' Ouvrage

COMMUNE DE
BRUGES

TRANSFERT DE GESTION
Réseau Ferré National (R.F.N.) à la CUB

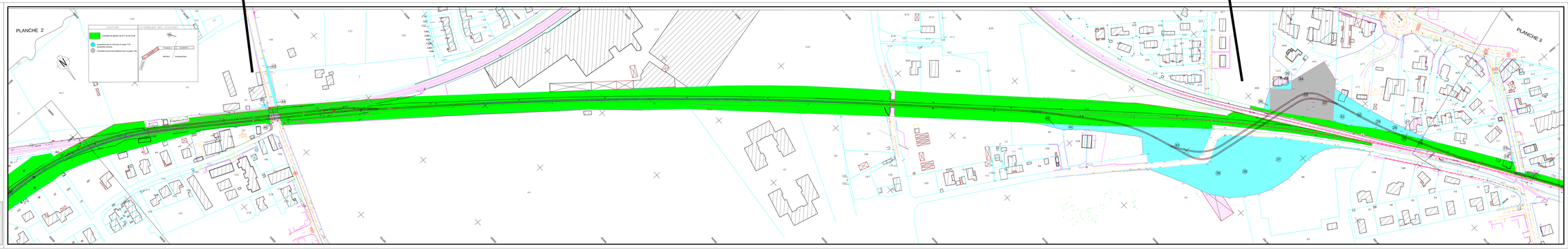
3° phase du Tramway
de l'agglomération Bordelaise

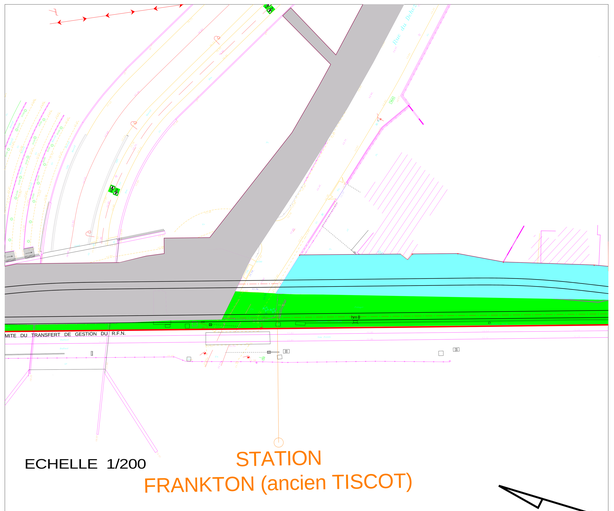
Construction de la ligne
TRAM TRAIN DU MEDOC

Planche 2/4

ECHELLE DE : 1/1000

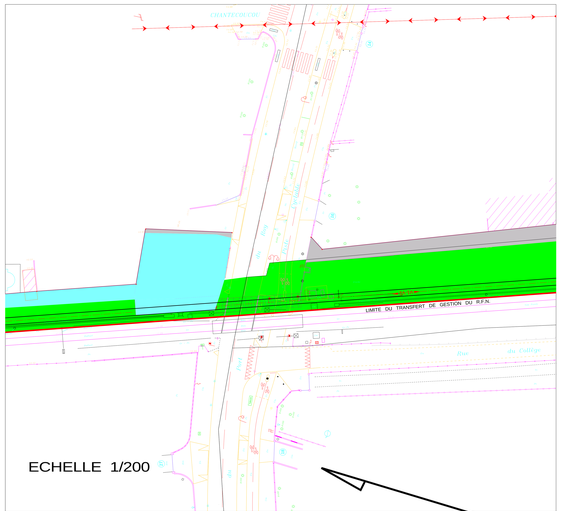
Indice : -



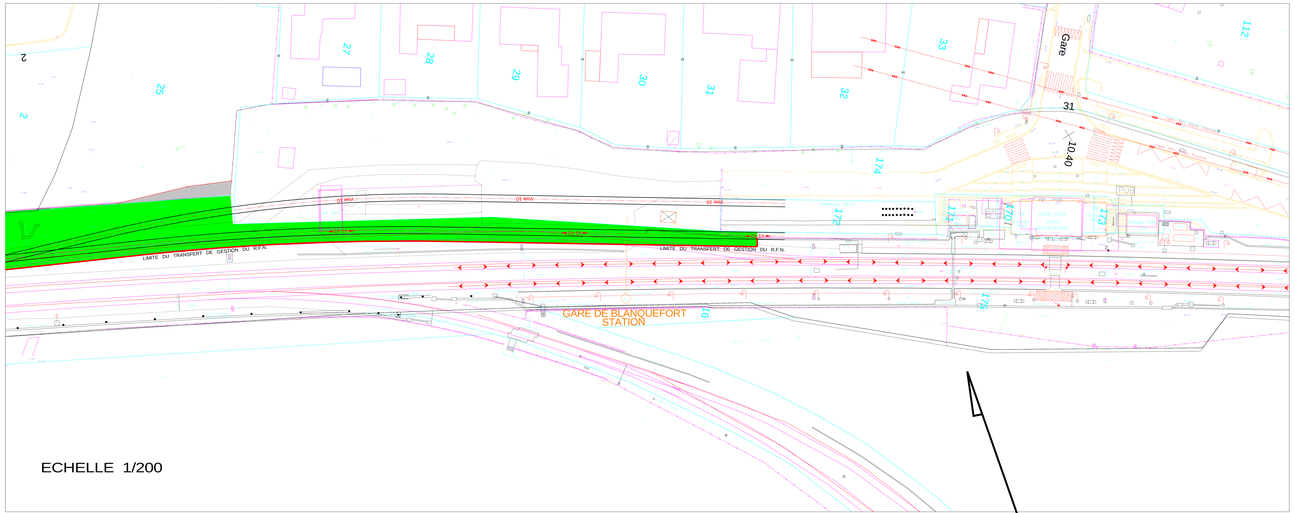


ECHELLE 1/200

STATION
FRANKTON (ancien TISCOT)



ECHELLE 1/200



ECHELLE 1/200

COMMUNE DE
BLANQUEFORT

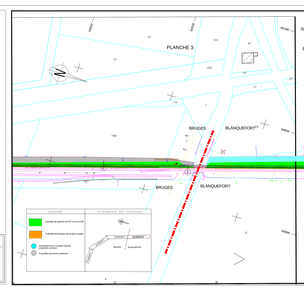
TRANSFERT DE GESTION
Réseau Ferré National (R.F.N.) à la CUB

3° phase du Tramway
de l'agglomération Bordelaise

Construction de la ligne
TRAM TRAIN DU MEDOC

Planche 4/4

ECHELLE DE : 1/1000



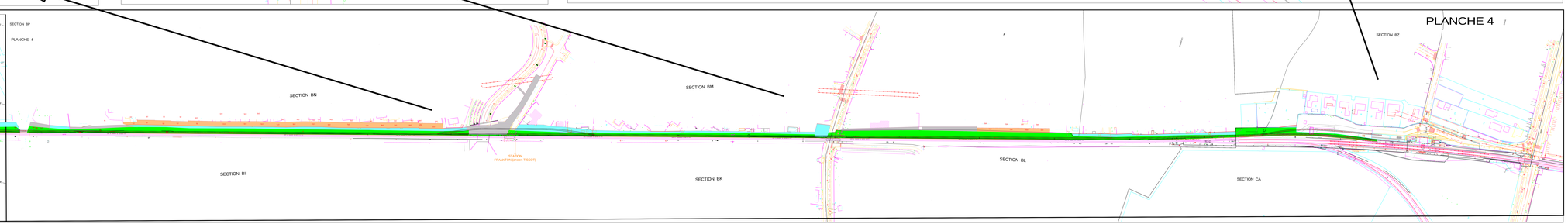
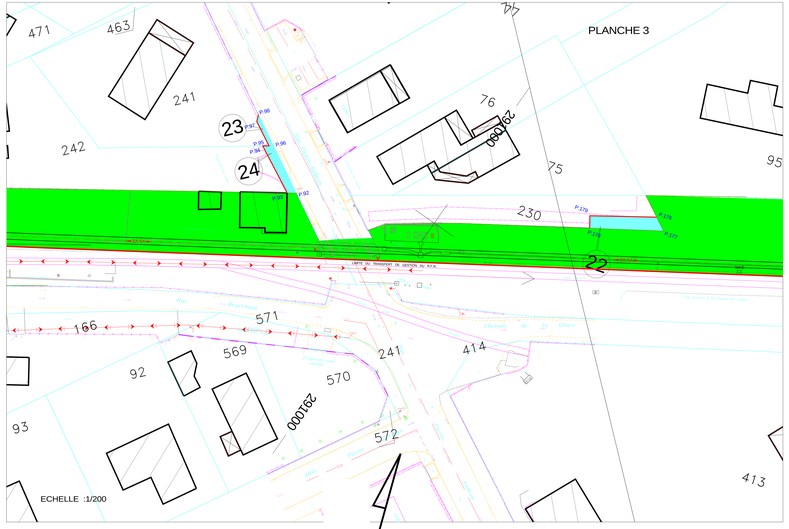
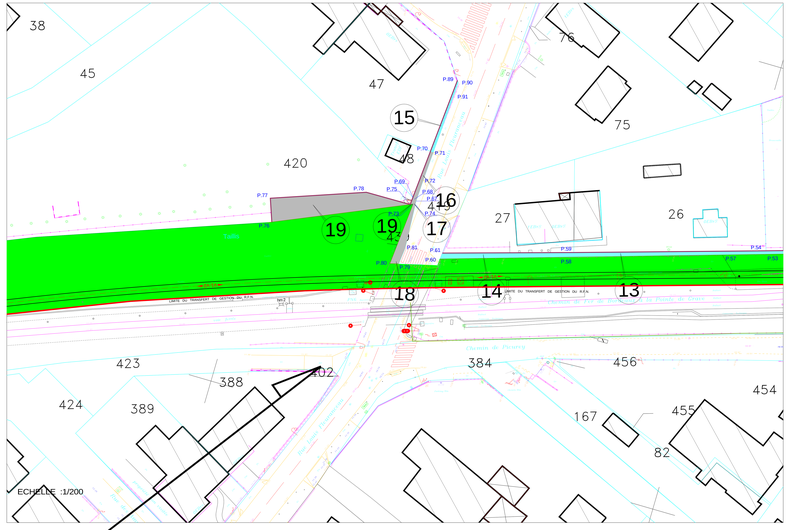
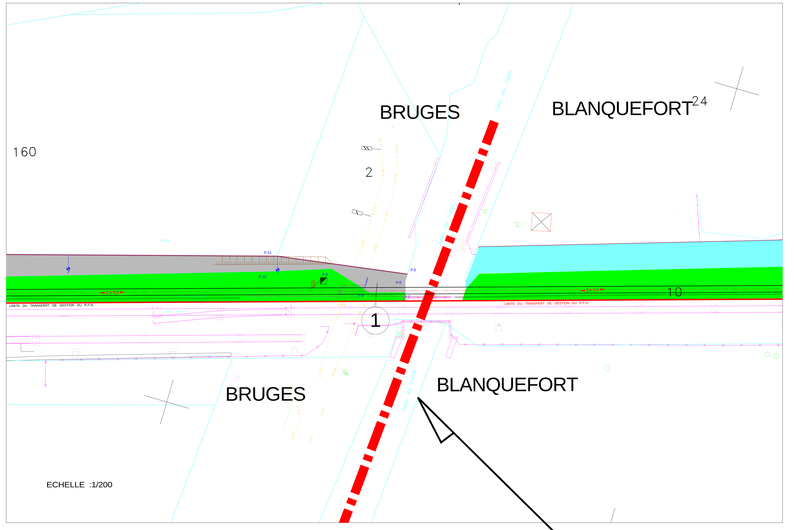


PLANCHE 4

SECTION BZ







COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

LA CUB

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX
DIRECTION DES TRANSPORTS
DEPOT-BROCHAGE CODAH

Maître d' Ouvrage

COMMUNE DE
BRUGES

TRANSFERT DE GESTION
Réseau Ferré National (R.F.N.) à la CUB

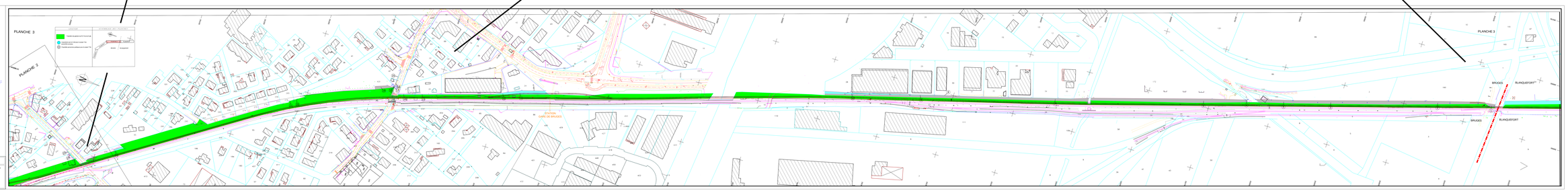
3° phase du Tramway
de l'agglomération Bordelaise

Construction de la ligne
TRAM TRAIN DU MEDOC

Planche 3/4

ECHELLE DE : 1/1000

Indice :



BORDEAUX MÉTROPOLE

COMMUNE DE BRUGES

PLAN DE TRANSFERT DE GESTION DE R.F.F A BORDEAUX METROPÔLE

3° phase du Tramway de l'agglomération Bordelaise

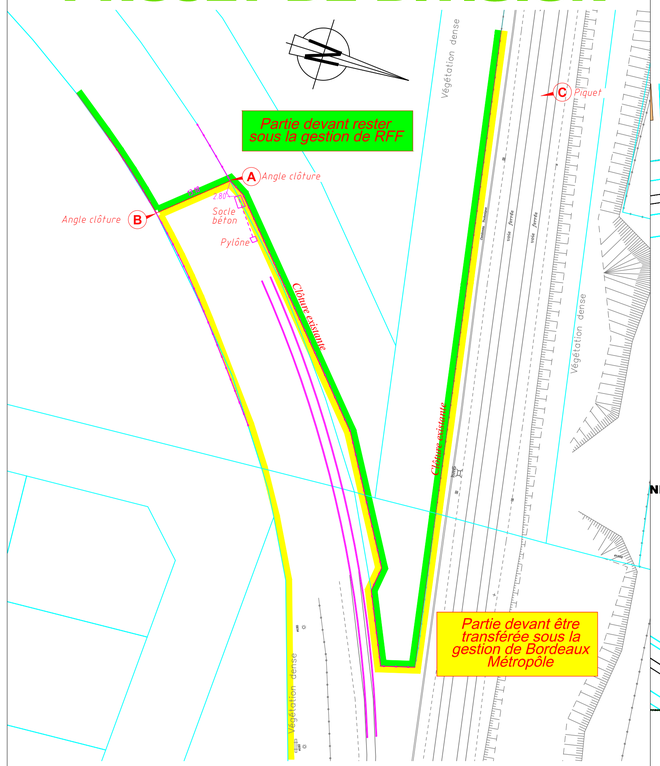
Construction de la ligne TRAM TRAIN DU MEDOC

Section	Parcelle	Superficie Totale	Superficie à transférer
AO	132	41 a 16 ca	63 ca
AO	133	42 a 35 ca	6 a 71 ca
AO	134	2 a 53 ca	30 ca

DRESSE LE : 04/2015
PAR : Selarl ABAC
J.M NIAUSSAT – Xavier DE GOUVILLE
Olivier PACHEN
Géomètres-Experts DPLG
ARTIGUES près BORDEAUX
Tél : 05.56.86.72.54

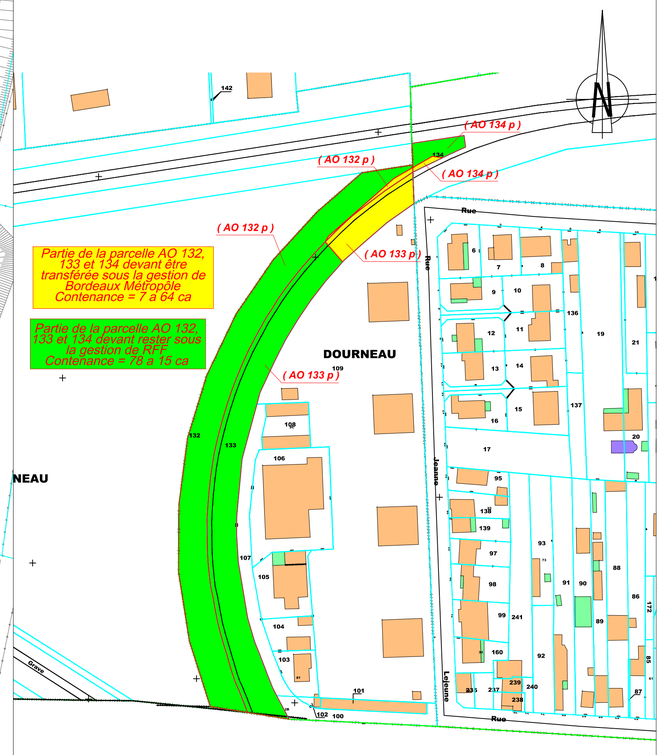
NUMERO DE CLASSEMENT	MODIFIE LE	OBSERVATIONS
DESSINATEUR : EG		

PROJET DE DIVISION



ECHELLE : 1/500

PLAN PARCELLAIRE



ECHELLE : 1/1500

BORDEAUX MÉTROPOLE

COMMUNE DE BRUGES

ENQUETE PARCELLAIRE

3° phase du Tramway de l'agglomération Bordelaise

Construction de la ligne TRAM TRAIN DU MEDOC

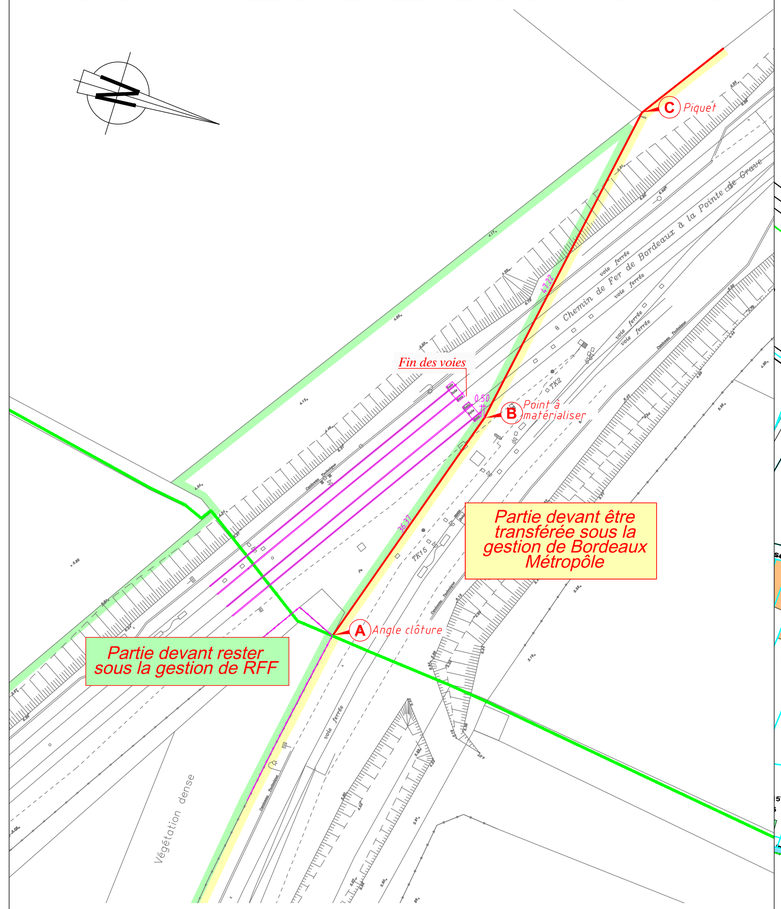
PLAN DE TRANSFERT DE GESTION DE R.F.F A BORDEAUX METROPÔLE

Section	Parcelle	Superficie Totale	Superficie à transférer
AR	179	79 a 57 ca	65 a 66 ca

DRESSE LE : 04/2015
PAR : Selarl ABAC
J.M NIAUSSAT – Xavier DE GOUVILLE
Olivier PACHEN
Géomètres-Experts DPLG
ARTIGUES près BORDEAUX
Tél : 05.56.86.72.54

NUMERO DE CLASSEMENT	MODIFIE LE	OBSERVATIONS
DESSINATEUR : EG		

PROJET DE DIVISION

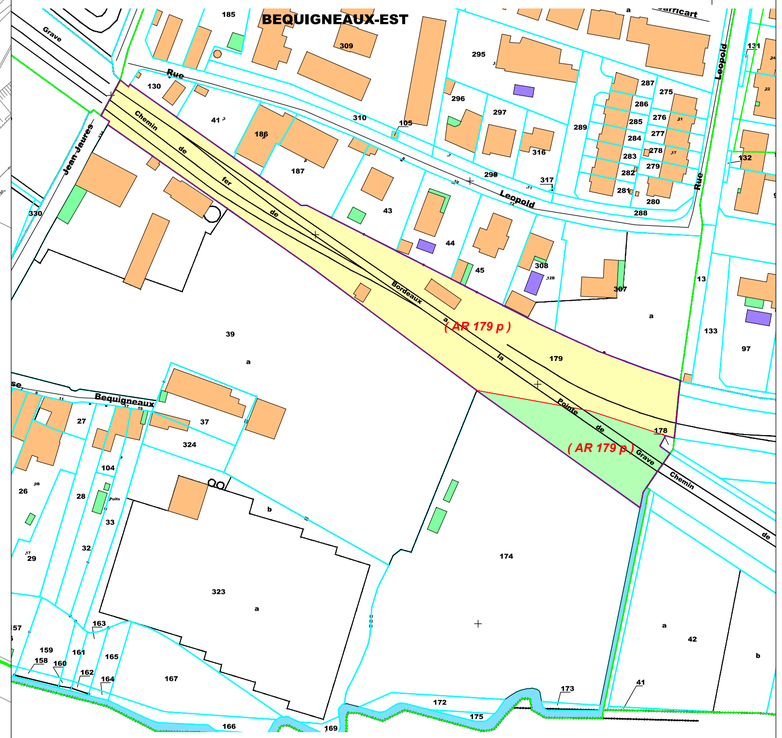


ECHELLE : 1/500

PLAN PARCELLAIRE

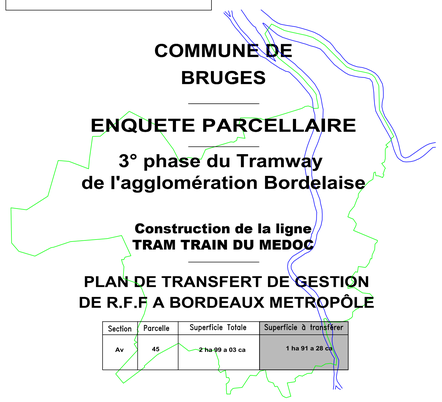
Partie de la parcelle AR 179 devant rester sous la gestion de RFF
Contenance = 13 a 91 ca

Partie de la parcelle AR 179 devant être transférée sous la gestion de Bordeaux Métropôle
Contenance = 65 a 66 ca



ECHELLE : 1/1500

BORDEAUX MÉTROPOLE



COMMUNE DE BRUGES

ENQUETE PARCELLAIRE

3° phase du Tramway de l'agglomération Bordelaise

Construction de la ligne TRAM TRAIN DU MEDOC

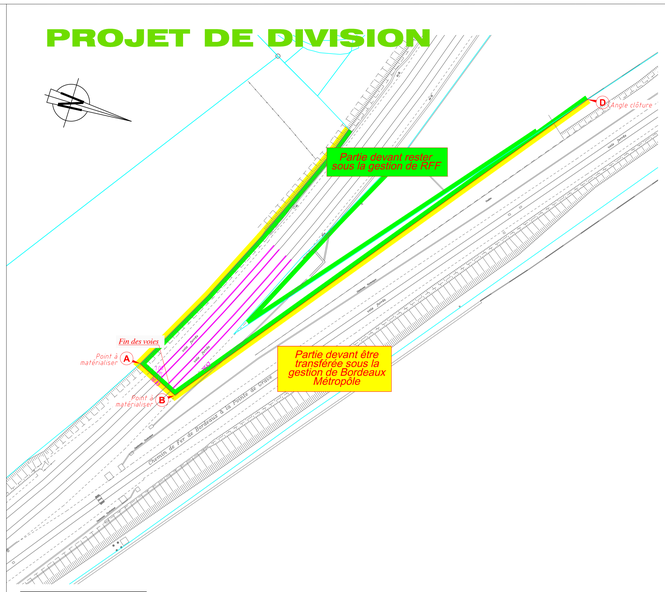
PLAN DE TRANSFERT DE GESTION DE R.F.F A BORDEAUX METROPÔLE

Section	Parcelle	Superficie Totale	Superficie à transférer
Av	45	2 ha 99 a 03 ca	1 ha 91 a 28 ca

DRESSE LE : 04/2015
PAR : Selarl ABAC
J.M NAUSSAT – Xavier DE GOUVILLE
Olivier PACHEN
Géomètres-Experts DPLG
ARTIGUES près BORDEAUX
Tél : 05.56.86.72.54

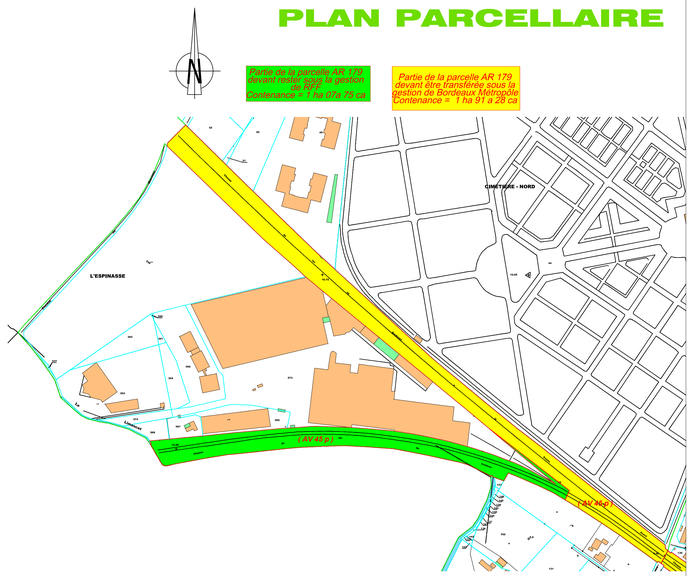
NUMERO DE CLASSEMENT	MODIFIE LE	OBSERVATIONS
DESSINATEUR : EG		

PROJET DE DIVISION



ECHELLE : 1/500

PLAN PARCELLAIRE



ECHELLE : 1/2500

DGM
4pack -JF

SCP Jean CASIMIRO et Anne CASIMIRO
HUISSIERS DE JUSTICE ASSOCIÉS
15 cours Georges Clemenceau
33000 BORDEAUX
☎ 05.56.44.28.83 etude.casimiro@huissier-justice.fr Fax : 05.56.79.39.82

Courrier arrivé le
20 JUIN 2016
Bordeaux Métropole

N° d'Ordre : 16.8566

DG MOBILITÉS - DAAF
ARRIVÉ
Le 21 JUIN 2016

COPIE

Direction Générale Mobilités
COURRIER ARRIVÉ
Le 21 JUIN 2016

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE SEIZE
ET LE QUATORZE AVRIL

A 14 HEURES

À LA REQUÊTE de BORDEAUX MÉTROPOLE, établissement public de coopération intercommunale, ayant son siège Esplanade Charles de Gaulle à BORDEAUX, prise en la personne de son Président en exercice.

Monsieur COURNET Alexis, de la Direction des Grands Travaux et des Investissements de Déplacement, m'expose :

- Que dans le cadre de la réalisation de l'extension de la ligne C vers Blanquefort, la requérante doit obtenir le transfert de gestion des parcelles contiguës de la voie RFN pour elle se voit mise à disposition par convention une partie des emprises du réseau ferré entre la station de tram CRACOVIE et la gare de BLANQUEFORT par la SNCF ;

- Qu'elle me demande de venir sur place dresser l'état des lieux de l'ouvrage nouvellement réalisé par BM et des ouvrages existants.

DÉFÉRANT À LA RÉQUISITION QUI PRÉCÈDE, JE, Chérif GARIDA, clerc habilité aux constats chez la SCP Jean CASIMIRO et Anne CASIMIRO, HUISSIERS DE JUSTICE ASSOCIÉS, AUDIENCIERS PRÈS DES TRIBUNAUX DE BORDEAUX, DEMEURANT DITE VILLE, 15 COURS GEORGES CLEMENCEAU, SOUSSIGNÉ, me suis rendu le quatorze avril 2016 à quatorze heures, à l'angle de la rue Durin et des allées de Boutaut à BORDEAUX (33000).

Là étant, en présence de Monsieur COURNET Alexis, représentant BORDEAUX MÉTROPOLE et de Monsieur POUCHAIN Christophe, NIELD Stuart et FONTES Xavier, représentants SNCF Réseau, ex-Réseau Ferré de FRANCE, j'ai procédé aux constatations suivantes :

Au niveau de l'embranchement entre l'Allée de Boutaut et la ligne C, je constate la pose de la plateforme ferrée (rail, ballast, traverse), du systeme LAC (cable et poteaux), de la signalisation tram, les abords de la voie sont végétalisés, en friche. Photographies n° 1 à 4

Côté sud, il y a un local d'exploitation habillé avec un bardage métallique ajouré. L'ensemble est en bon état apparent. Photographies 5 (façade nord), 6 et 7 (façade sud)

Au nord de la voie, je constate une parcelle enherbée, en friche. Photographies n° 8 à 10 (détails, sens est-ouest)

Je poursuis mes constatations en remontant vers la station de la Vache. Photographies n° 11 à 14 (entre le pylône n° LA148G et le pylône LA148H), 15 à 17 (vue panoramique au niveau du pylône LA148H)

Au niveau de la première courbe qui est situé au niveau du pylône LA148J. Photographies n° 18 et 19 (vue globale, puis détails côté nord de la voie)

Au niveau du pylône LA001 qui est situé côté nord, je constate un chemin en calcaire avec deux murets de fossé et un bassin de rétention qui permet l'évacuation des eaux pluviales de la voie ferrée vers les réseaux métropolitains. Photographies n° 20 à 27

Il y a une troisième voie qui est située sur la gauche, côté sud qui sert de stockage pour les rames du tramway. Photographie n° 28 (vue globale)

Côté sud, environ une quinzaine de mètres après donc le pylône LA002, il y a un passage de câbles au niveau des trois voies matérialisé par une chambre de tirage située sur la droite. Il y a aussi une armoire qui est en bon état apparent porte les numéros d'identification ARS02. A ce niveau, il y a également deux chambres de tirage. Photographies n° 29 à 35 (vue globale puis détails)

La voie de stockage bifurque vers le sud, côté rue Durin. Photographies n° 36 à 39

De part et d'autre du pylône n° LA007, il y a deux murets de fossé en béton, en bon état. Photographies n° 40 à 42

Il y a deux autres murets de fossé en béton au niveau du pylône LA009. Photographies n° 43 et 44

Au niveau de la voie de stockage du tramway, je constate la présence d'un local d'exploitation habillé d'un bardage ajouré métallique, en bon état apparent. Photographies 45 et 46 (vue globale), 47 à 49 (détails, voie ferrée)

Entre la voie de stockage et le local technique il y a un fossé avec une buse comportant part et d'autre un muret en béton en bon état. Photographies n° 50 à 53

Au niveau du virage de la rue Durin, à l'est du local d'exploitation, il y a un autre ouvrage hydraulique. Photographies n° 54 (vue globale), 57 à 59 (détails)

Façade sud du local d'exploitation, côté rue Durin. Photographie 60

Nous reprenons nos constations au niveau de la voie ferrée.

Au niveau du pylône LA011, les voies de roulement sont posées et alimentées. Environ une dizaine de mètres en suivant, il y a une armoire électrique comportant des tags et trois impacts. Photographies n° 61 à 64

En remontant vers la station de la Vache, je constate sur la droite un autre ouvrage hydraulique avec deux murets de fossé et un chemin recouvert de calcaire qui rejoint le bassin de rétention d'eaux pluviales précédemment indiqué. Photographies n° 65 à 67 (vue globale du chemin calcaire), 68 et 69 (détails des murets de fossé)

Cette zone est en friche. Photographie n° 70

Je repars au niveau de la voie ferrée. Photographies n° 71 et 72 (vue panoramique)

Au début de la voie ferrée, face au pylône LA014, il y a un repère topographique dont Monsieur POUCHAIN m'indique qu'il a été réalisé par et pour les besoins de BORDEAUX MÉTROPOLE. Photographie n° 73

Je continue à remonter la voie, vue au niveau du pylône LA016. Sur ce segment, rien à signaler. Photographies n° 74 et 75

Au niveau pylône LA017, il y a un fossé d'évacuation des eaux pluviales, côté nord. Photographies n° 76 et 77

Au niveau du pylône LA018, je constate la présence d'un autre repère topographique réalisé par BORDEAUX MÉTROPOLE. Photographie n° 78

Vue intermédiaire au niveau du pylône LA019. Photographies n° 79 à 81

Au niveau du pylône LA020. Photographies n° 82 à 84

Sur la droite, le long de la voie ferrée, il y a un caniveau en béton qui accueille le réseau fibre et l'alimentation de la signalisation des voies. Photographie n° 85

Sur la droite, le terrain est en friche. Photographie n° 86

Au niveau du pylône LA022, il y a un autre repère topographique. Sur la droite, le terrain est en friche. Photographies n° 87 à 89

Au niveau du pylône 023, sur la droite il y a un autre ouvrage hydraulique, les murets de fossé sont en bon état. Photographies n° 90 (vue globale), 91 et 92 (détails)

Je reprends mes constatations au niveau des voies de roulement dans la courbe. Photographies n° 93 et 94 (au niveau du pylône LA024)
Entre les pylônes LA026 et LA027 je constate sur la droite un accès de service. Photographie n° 95 et 96 (vue globale), 97 et 98 (détails des plaques d'égout)

Je poursuis mes constatations sur le segment de voie situé entre le pylône LA027 et la station de la Vache. Je constate la présence d'un platelage de type « Strail » et un repère topographique. Photographies n° 99 à 104

PYLÔNE LA028

À ce niveau-là, sur la gauche il y a un tronçon du réseau SNCF qui s'arrête jusqu'au niveau d'une borne qui délimite la partie qui est mise à disposition de BORDEAUX MÉTROPOLE. Photographies 105 à 107

PYLÔNE LA030

A ce niveau, rien à signaler hormis un repère topographique sur la droite. Photographies 108 à 110

PYLÔNE LA031

A droite du caniveau en béton longeant la voie, il y a une chambre de tirage qui est alimentée par un autre caniveau pour la fibre optique SFR. Monsieur COURNET me précise qu'au-delà de cette chambre tirage, le réseau est enterré, la maintenance relevant de SNCF-Réseau. Photographies 111 et 112 (en regardant vers la station de la Vache), 113 (en regardant vers la station Cracovie)

POSTE DE SIGNALISTIONA LA VACHE

L'ouvrage est situé après le pylône LA032 et est clôturé. Photographies 114 et 115

Il y a également une place de stationnement pour l'agent de maintenance. Photographie 116

Monsieur POUCHAIN me précise que cet ouvrage est conservé en gestion par la SNCF. Les murs de façade sont tagués. Photographies 117 à 119

Voies de roulement entre le poste de signalisation et la station tramway de la Vache. Photographies 120 à 125

STATION LA VACHE

L'ouvrage est en cours d'achèvement. Côté parking, il y a une sous-station de redressement. Photographies 126 à 129

AVENUE JEAN JAURÈS À BRUGES

Au niveau de l'interface de réseau. Photographies 130 à 134 (vue, côté station de la Vache)

Au début des voies sur la droite, il y a un caniveau en cours de réalisation qui accueille les câbles d'alimentation du poste signalisation de La Vache. Photographies 135 et 136 (vue globale)

Ces câbles vont pour partie vers la voie de ceinture dont un embranchement est présent une centaine de mètres plus loin. Le reste des câbles va vers Blanquefort. Photographies 137 et 138

Après le pylône LA038, il y a la bifurcation qui mène vers la voie de ceinture. Photographies 139 et 140

Je me situe après la bifurcation, le caniveau qui alimente les signalisations venant du poste de La Vache se bifurque. Une partie va vers la voie de ceinture au moyen de deux chambres de tirage. Photographies 140 et 143

Juste avant le pylône LA040, il y a une armoire ARS02, en bon état apparent. Photographie 144

Voie ferrée. Rien à signaler. Photographies 145 et 146

Au niveau du pylône LA042, il y a une armoire technique qui présente trois impacts. Photographies 148 et 149

Sur la gauche de la voie, il y a le caniveau en béton qui accueille les câbles du poste de signalisation de La Vache. Photographies 150 et 151

PYLÔNE LA046

Au niveau du pylône LA046, rien à signaler. Photographies 152 et 153

OUVRAGE D'ART N° 2

Il s'agit d'un pont, de facture ancienne. Photographies 154 à 156

Côté est, il y a un ouvrage hydraulique, avec trois murets de fossé, en bon état. Photographies 157 à 159

Sous la travée, il y a des tags. Photographies 160 à 163

Voie de roulement, vers la gare de Blanquefort. Photographies 165 et 166

Au niveau du troisième pylône, après le pont OA2, présence d'un repère topographique. Photographies 167 et 168

PANNEAU DE SIGNALISATION SA03

À ce niveau je constate un repère topographique. Photographies 169 et 170

OUVRAGE D'ART N° 3 BEYERMAN

Vue globale avant l'ouvrage d'art. Photographies 171 et 172

Sous le pont, je constate que l'accès à la voie ferrée, qui reste sous gestion SNCF réseau est clôturé. Photographies 173 à 174 (côté sud), 175 à 179 (détails, sous la travée)

Au niveau de la deuxième pile, je constate qu'un caniveau est en cours de réalisation pour intégrer les arrivées de la signalisation du RFN. Photographies 180 à 182

Clôture provisoire située côté nord du pont. Photographies 183 et 184

Au niveau de la rampe qui arrive de la rue Ausone, je constate la présence d'un mur brise-vue, qui protège les maisons des riverains. Photographies 185 et 186

RUE BEYERMAN

Le long de la rue Beyerman, je constate que la voie SNCF est clôturée au moyen d'un grillage gainé, en bon état. Photographies 187 (vue globale, côté pont Beyerman), 188 et 189 (en regardant vers le pont PN4)

Au niveau de la propriété située au n° 8, rue Beyerman, je constate un ouvrage hydraulique situé sous la voie ferrée, en bon état. Photographies 190 à 192

Face à la propriété située au n° 4 de la rue Beyerman, je constate que la présence d'un segment de la clôture définitive, ouvrage réalisé avec plaques de béton et poteaux en béton, sur lequel est fixé un grillage gainé et soudé. Photographies 193 à 195

INTERSECTION SECTION RUE BEYERMAN - RUE PIERRE ANDRON

À ce niveau-là, côté voie ferrée, il y a un cabanon métallique, appartenant à la SNCF, qui est tagué. Photographies 197 et 198

En continuant vers le nord, je constate que la voie RFN, sur la droite, et la voie Tram-train, sur la gauche, sont séparées par une clôture constituée de poteaux avec plaques de béton en soubassement et d'un grillage gainé soudé. Photographies 199 et 200 (en regardant vers la gare de Blanquefort)

CHEMIN DE LA GRAVE

Au niveau du 19 ter, chemin de la Grave, il y a une paroi lutécienne, côté ouest des voies. Photographies 201 à 206 (détails, sens sud-nord)

SOUS-STATION DE REDRESSEMENT 2 - GARE DE BRUGES

L'ouvrage est en bon état. Photographies 207 à 209

A l'intersection avec la rue Fleuranceau, je constate la pose de platelage de type « Strail ». Photographie 210

Nous poursuivons nos constatations à gauche de la voie Tram, il y a une chemin piéton en cours de réalisation qui va desservir l'accès à la future gare de Bruges. Photographies 211 à 215 (détails, sens sud- nord), 216 (vue côté sud)

STATION GARE DE BRUGES

L'ouvrage est terminé. Photographies 217 et 218

Juste après la station, je constate la présence d'un ouvrage hydraulique. Photographies 219 (côté sud) et 220 (côté nord)

Au niveau de l'aiguillage. Photographie 221 (vue côté sud)

Après l'aiguillage, je retrouve le caniveau en béton servant au passage des câbles d'alimentation de la signalisation de la ligne C. Il longe un autre ouvrage hydraulique. Photographies 222 à 225

OUVRAGE D'ART 4 - PONT RAIL ROCADE

Voie de roulement. Photographies 226 et 227

Vue latérale du pont. Photographie 228

Au niveau de l'entrée sud de l'ouvrage, je constate la présence d'éléments de soutènement en acier, assurant le contrefort du pont-rail. Photographies 229 et 230

Je constate également la présence d'un autre système de soutènement du pont-rail de l'autre côté de la rocade, côté nord. Photographie 231

Voie ferrée. Rien à signaler. Photographie 232 (en regardant vers l'ouvrage d'art 5)

OUVRAGE D'ART 5 - PONT RAIL CAMPILLEAU

Voie ferrée. Rien à signaler. Photographies 233 et 234

Vue latérale côté ouest. Mur de soutenement tagué. Photographies 235 et 236

Séparation avec la voie RFN. Photographie 237

Voie de roulement. Rien à signaler. Photographie 238

Au niveau du site HYDRALLIANCE, il y a un mur gabion qui sert de soutènement à la voie de roulement Tramway. Je constate que l'ouvrage n'est pas droit. Photographies 239 à 241

Au niveau de la société SARL GAROUFALAKIS, je constate la présence d'un escalier en bois provisoire, permettant l'accès aux voies Tram et RFN. Photographies 242 et 243

OUVRAGE D'ART 6 - PONT RAIL JALLE NOIRE

La ligne C et la ligne RFN sont séparés par une clôture grillagée, en parfait état. Photographies 244 à 248

Il y a un garde-corps métallique sur le bord ouest de la ligne C. Photographie 249

La voie ferrée de la ligne C est en parfait état. Côté ouest, les abords sont en friche. Photographies 250 à 257

OUVRAGE D'ART 7 - PONT RAIL JALLE DES SABLES

Juste avant le pont, il y a des armoires sur la gauche, portant la mention ARS PN9. Elles sont en bon état. Photographies 258 et 259

Vue latérale de la ligne C. Photographies 260 (côté ouest) et 261 (côté est)

Interface entre la ligne C et la ligne RFN. Photographies 262 (côté sud) et 263 (côté nord)

La voie de roulement est en parfait état. Photographie 265

Le passage véhicules n'est pas terminé. Photographie 266

Les berges de la Jalle du Sable sont en friche. Photographies 266 à 269 (côté est, sens sud-nord), 270 à 273 (côté ouest, sens sud-nord)

OUVRAGE D'ART 8 - PONT RAIL JALLE DE BLANQUEFORT

L'ouvrage est achevé et enjambe la Jalle de Canteret. Photographies 274 à 276 (vue globale, sens est-ouest), 277 (vue latérale, côté ouest)

Interface entre la ligne C et la ligne RFN. Photographies 278 et 279 (vue côté nord), 280 (vue côté sud)

Ouvrage de soutènement. Photographie 281 (vue globale)

Voie ferrée, rien à signaler. Photographie 282 à 284 (vue globale jusqu'au niveau du transformateur EDF de la ville Blanquefort)

Au niveau du transformateur EDF de Blanquefort, je constate une traversée de câble. Il y a une chambre de visite qui est située côté ligne RFN. On retrouve une chambre de tirage à l'intérieur de l'enceinte du transformateur. Photographies 285 et 286

En poursuivant vers la Gare de Blanquefort, je constate la présence d'un mur cloué le long de la ligne C, sur le dernier segment avant la station FANKTON, jusqu'au niveau du feu de signalisation « SAT-11 ». Photographies 287 à 293

Voie ferrée entre le feu de signalisation « SAT-11 » et le pont routier « Voie nouvelle ». Voie d'évitement tram pour entrer en station. Photographies 294 à 298

STATION FRANKTON

L'ouvrage est en cours d'achèvement. Photographies 299 à 305

Voie ferrée entre la station Frankton et la sous-station de redressement 3. Rien à signaler. Photographies 306 à 310

SOUS-STATION DE REDRESSEMENT FRANKTON

L'ouvrage est en cours d'achèvement. Je constate la présence de platelage type « Strail » sur le passage à niveau. Photographies 311 à 315

Interface entre les lignes C et RFN. Photographies 316 (au sud du passage à niveau) et 317 (au nord du passage à niveau)

Départ de la ligne C, direction Blanquefort. Les abords sont en cours d'achèvement. Photographies 318 à 320 (vue globale, sens est-ouest)

VOIRIE

Entre la sous–station Frankton et le pylône portant la mention « 70/70 », l'ouvrage est achevé et en bon état. Photographies 321 à 323 (détails)

Après le pylône portant la mention « 70/80 », il y a une autre armoire technique, sur la gauche, en bon état apparent. Photographies 326 et 327

Dernier tronçon de voirie jusqu'au niveau de l'aiguillage situé avant l'entrée de la station Tram BLANQUEFORT. 2 voies tram entre station. Rien à signaler. Photographies 328 à 334

STATION BLANQUEFORT

L'ouvrage est achevé. Photographies 335 à 338

En fin de voie, côté piéton, il y a un ouvrage d'art métallique, en cours d'achèvement. Photographies 339 à 342

PASSERELLE

L'ouvrage est achevé mais pas encore mis en service. Photographies 343 et 344 (vue globale, façade sud), 345 à 348 (accès piétons côté nord, vue globale puis détails)

Je joins au présent 348 Photographies.

PUIS DE TOUT CE QUE DESSUS, J'AI FAIT ET DRESSÉ LE PRÉSENT PROCÈS-VERBAL DE CONSTAT, POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

C. GARIDA

[X] J. CASIMIRO
[ ] A. CASIMIRO

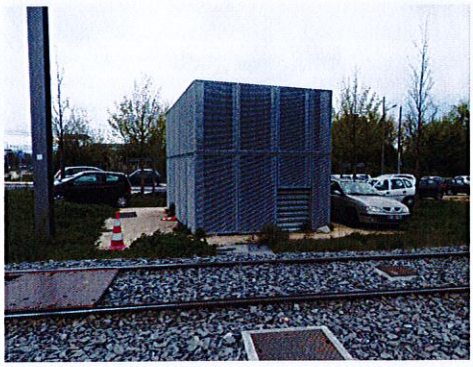
Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

1

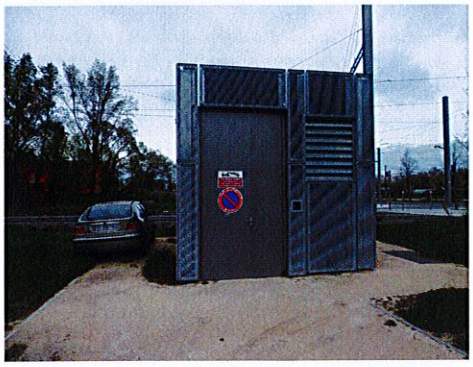
2

3

4



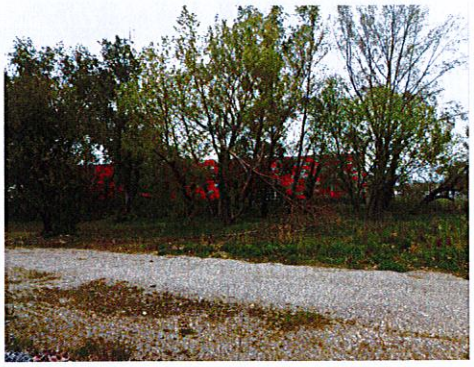
5



6

7

8



9

10

11

12

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

25

26

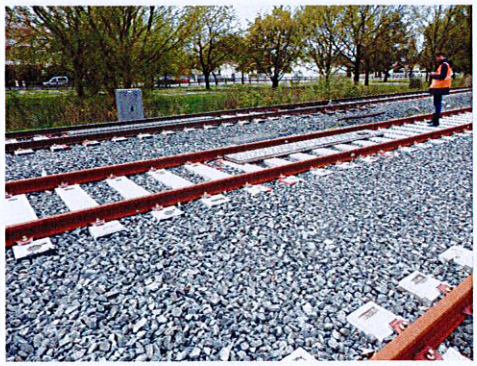
27

28

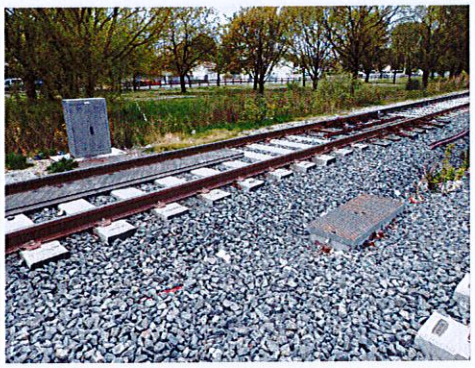
29

30

31



32



33

34

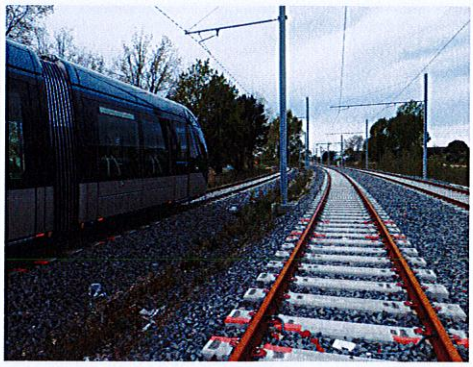
35

36

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

37

38

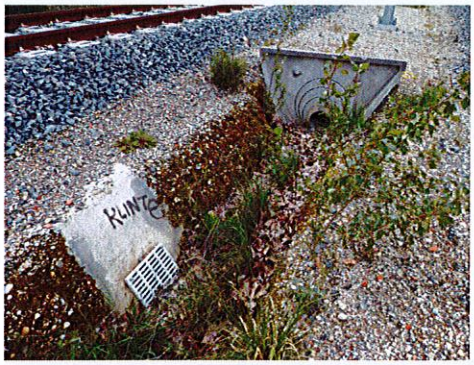


39

40

41

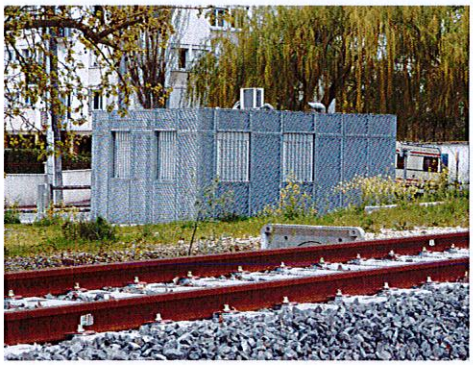
42



43

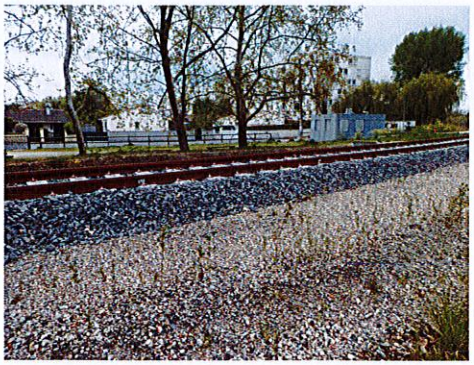
44

45



46

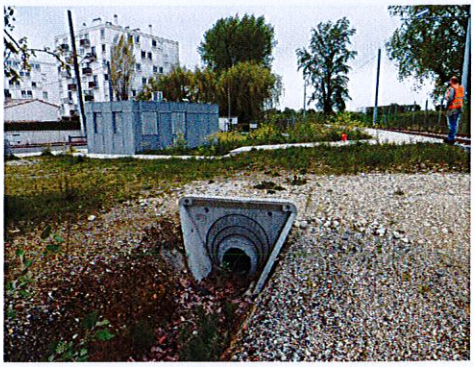
47



48

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

49



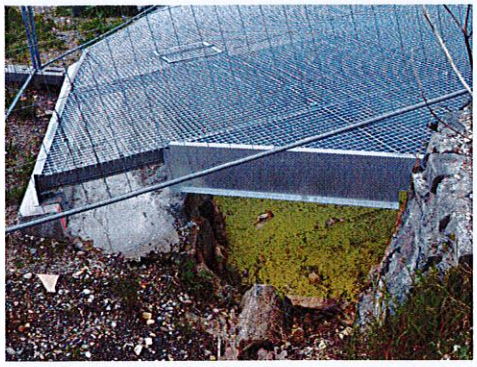
50

51

52

53

54



55

56

57

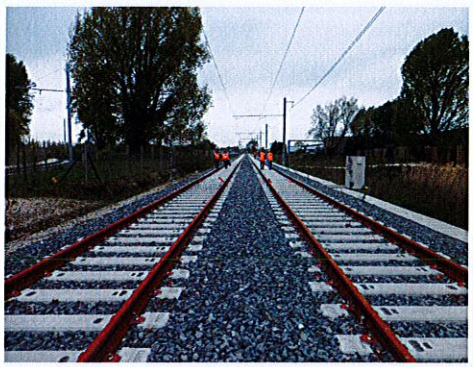
58

59

60

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

61



62

63

64

65

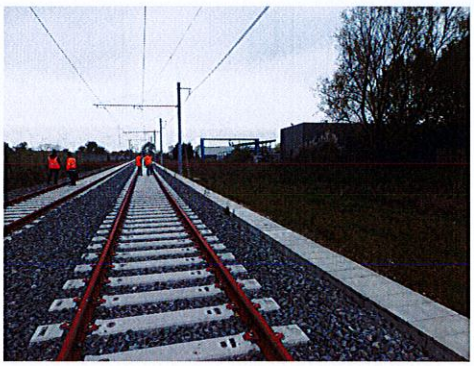
66

67

68

69

70



71

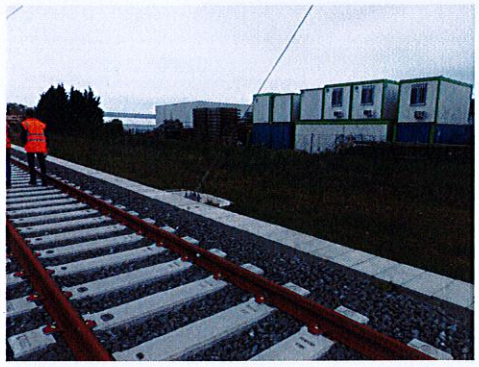
72

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

73

74

75



76

77

78

79

80

81

82

83

84

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

97

98

99

100

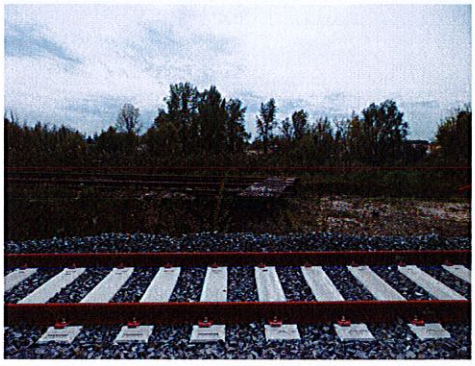
101

102

103

104

105



106

107

108

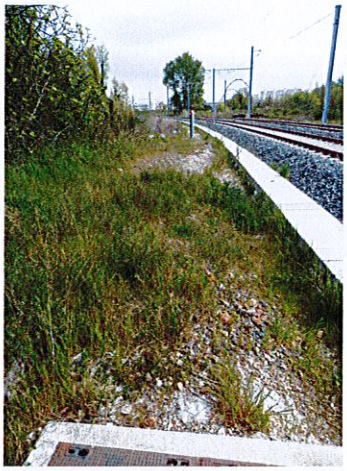
Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

109

110

111

112



113

114

115

116

117

118

119

120

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

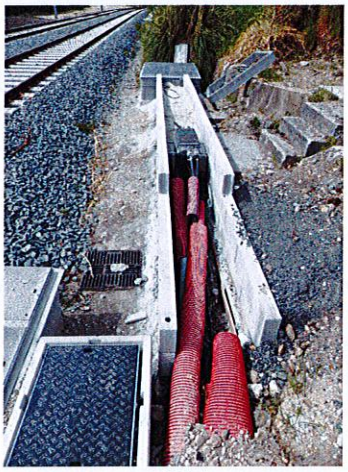
Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

133

134

135

136



137

138

139

140

141

142

143

144

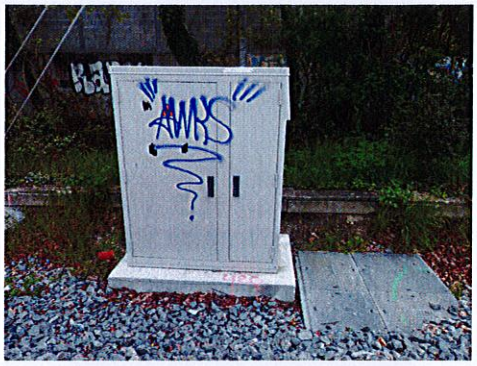
Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

145

146

147

148

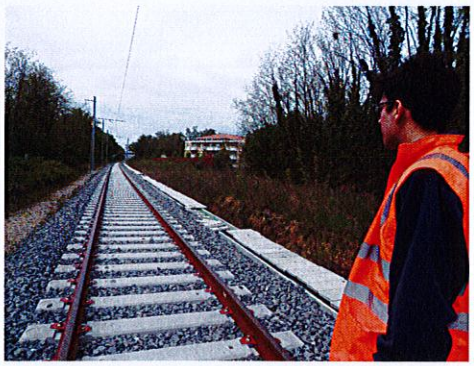


149

150

151

152



153

154

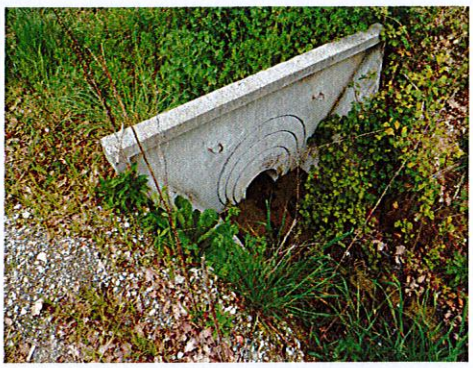
155

156

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

157

158



159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

181

182

183

184

185

186

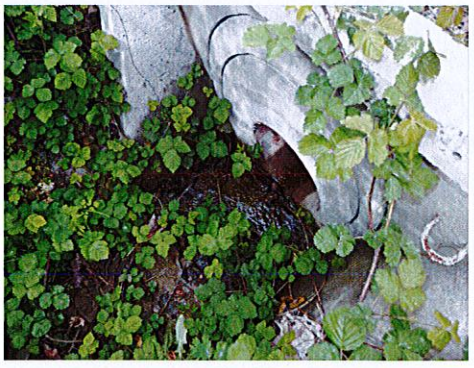
187

188

189

190

191



192

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

205

206

207

208

209

210

211

212

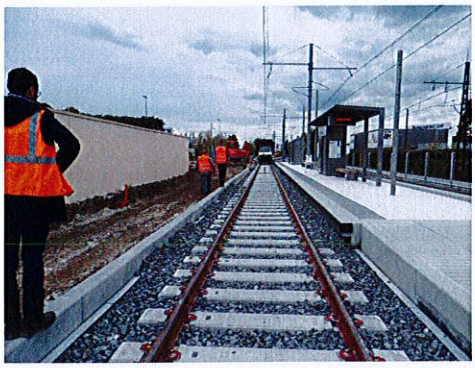
213

214

215

216

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)



217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

229

230

231

232

233

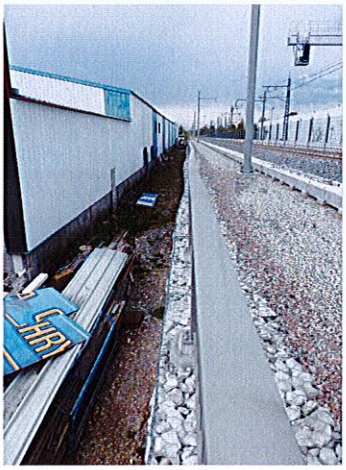
234

235

236

237

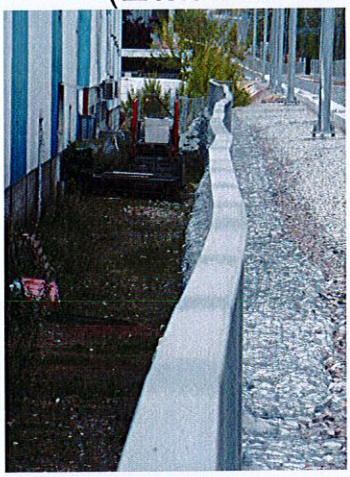
238



239

240

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)



241

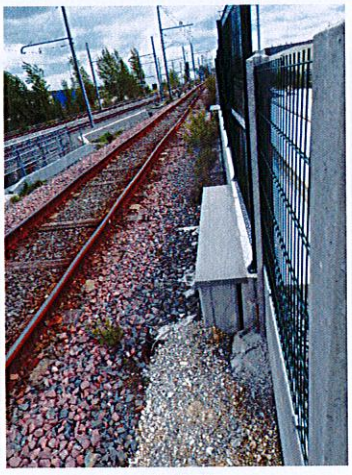
242

243

244

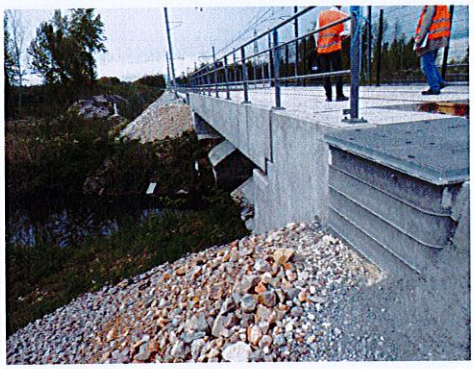
245

246



247

248



249

250

251

252

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

253

254

255

256

257

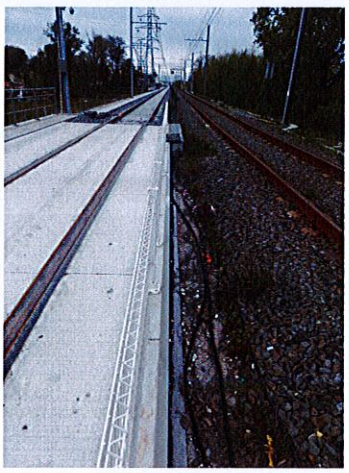
258

259

260

261

262



263

264

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

265

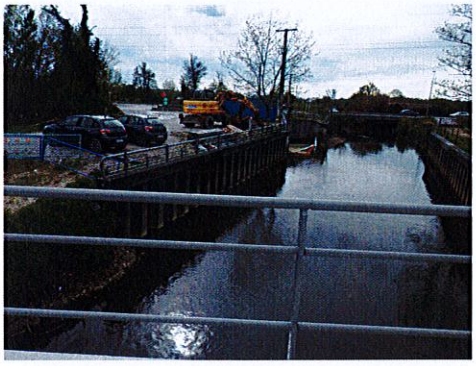
266

267

268

269

270



271

272

273

274

275

276

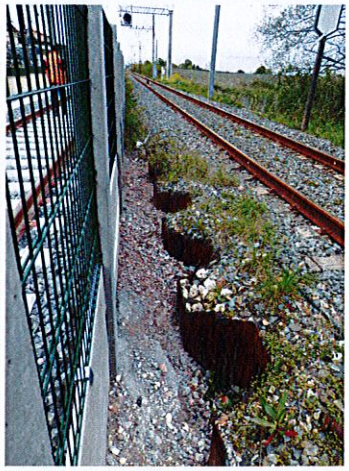
Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

277

278

279

280

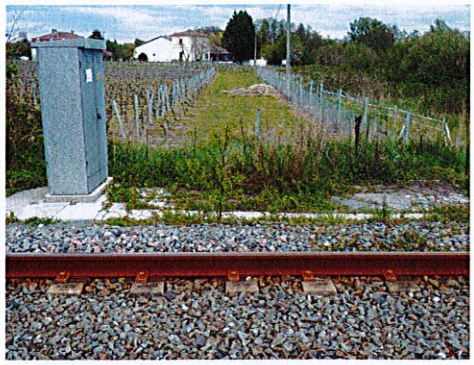


281

282

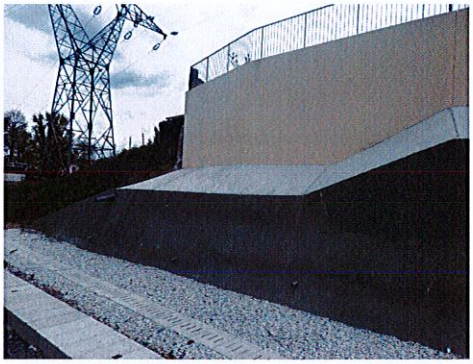
283

284



285

286



287

288

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

301

302

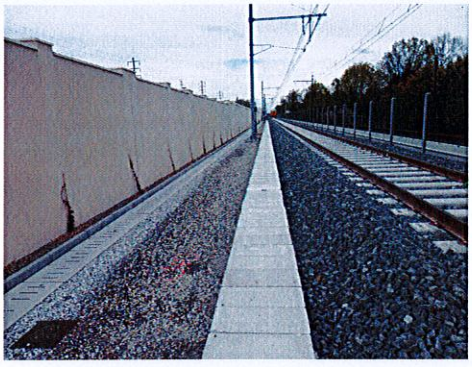
303

304

305

306

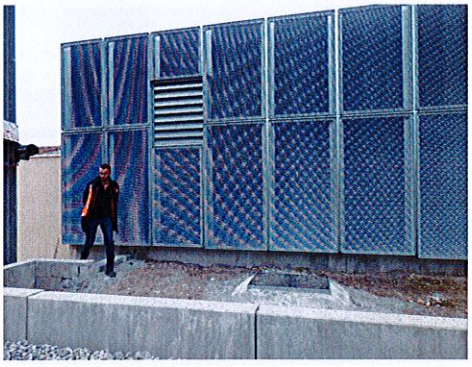
307



308

309

310



311

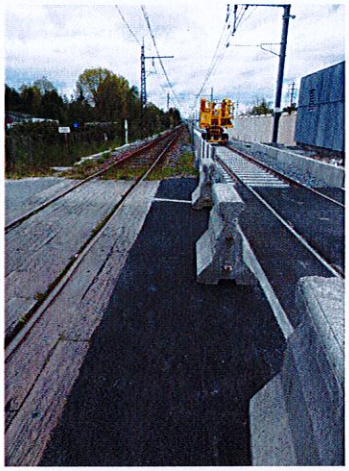
312

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

313

314

315



316

317

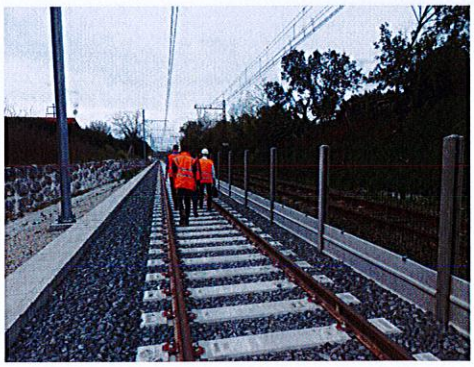
318

319

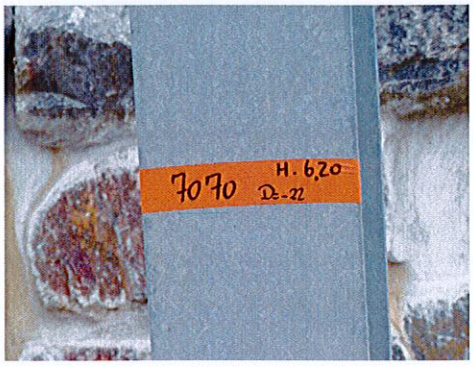
320

321

322



323



324

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

Constat BORDEAUX METROPOLE 14.04.2016
(Etat des lieux extension ligne C vers BLANQUEFORT)

337

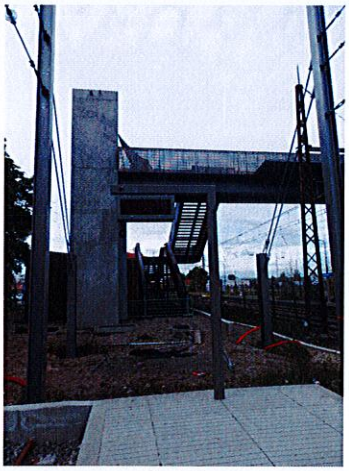
338

339

340

341

342



343

344

345

346

347

348

ANNEXE 4 – Projet technique et financier du bénéficiaire

1-Présentation de l'extension de la ligne C du tramway jusqu'à Blanquefort

1-1 Horizons de réalisation

Parmi les projets de la phase 3 de Bordeaux Métropole est inscrit la création de la ligne l'extension de la ligne C du tramway jusqu'à Blanquefort (projet anciennement nommé « Tram-train du Médoc »).

Ce projet vise à créer une infrastructure nouvelle, dans un premier temps dédiée au tramway, vers Blanquefort en débranchant le tramway ligne C au niveau de Cracovie.

Longue de 7,2 km, cette nouvelle ligne desservira, grâce à six stations, les communes de Bordeaux, Bruges et Blanquefort.

Elle s'établira en suivant de manière parallèle le tracé actuel de la ligne ferroviaire 584 000 Bordeaux/Pointe de Grave jusqu'à Blanquefort.

Un plan de situation est joint en annexe 1.

Cette ligne prévoit trois horizons :

- Horizon 1 : circulation de tramways ;
- Horizon 2 : circulation de Tram-trains (en voie unique) ;
- Horizon 3 : circulations de Tram-trains et de trains (voyageurs et fret), (en voie double).

La carte représentant le réseau des lignes de tramway à moyen terme est joint en annexe 2.

La présente convention a pour objet de traiter uniquement l'horizon 1 (circulation de tramway).

1-2 Financement

Les dépenses relatives à la réalisation de l'extension de la ligne C du tramway jusqu'à Blanquefort depuis les premières études jusqu'à la phase de réception des travaux sont détaillées ci-dessous.

Cette décomposition ne fait toutefois pas apparaître les frais liés au traitement des réclamations des prestataires et entreprises, non connus à ce jour et dont le délai peut être important (procédure amiable ou tribunal administratif).

Pour mémoire, l'ouvrage d'art Beyerman OA 3 et la passerelle de Blanquefort construits dans le cadre de ce projet ne font pas partie du périmètre de la convention de transfert de gestion. Ils sont traités dans le cadre de la convention de superposition d'affectation de gestion.

Le matériel roulant nécessaire à l'exploitation du système de transport ne fait également pas partie du périmètre de cette convention.

PRESTATIONS INTELLECTUELLES

Etudes techniques :

Ces études concernent l'ensemble des prestations intellectuelles réalisées sous maîtrise d'ouvrage BM afin de constituer les données d'entrée nécessaires au projet (topographie, sondages, …), les contrôles extérieurs au fil de l'eau du projet (géomètre, contrôle géotechnique et technique, CSPS, EOQA, comptages routiers…).

Montant : 1 550 000€ HT

Etudes de maîtrise d'œuvre :

Ces études de maîtrise d'oeuvre concernent la conception du projet, depuis la faisabilité jusqu'aux phases de réception des travaux.

Montant : 7 500 000€ HT

Frais d'insertion :

Ces frais résultent de des publicités réglementaires des différents marchés publics et procédures légales.

Montant : 20 000€ HT

Frais d'acquisition foncière :

Ces frais concernent les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation des travaux, ainsi que les frais subséquents (indemnités, démolitions, diagnostics amiante, clôtures, frais notariés,…)

Montant : 8 550 000€ HT

Conventions :

Différentes conventions ont été signées entre BM et l'Etat (DIR) ou la Région Aquitaine afin de gérer la période des travaux et notamment les impacts du projet.

Montant : 3 300 000€ HT.

➔ Montant total PRESTATIONS INTELLECTUELLES : 20 920 000€ HT

TRAVAUX

Voie ferrée : 31 000 000€ HT

Caténaire : 3 100 000€ HT

Parvis stations, voirie, parc relais : 9 000 000€ HT

Stations : 2 500 000€ HT

Systèmes : 5 000 000€ HT

Ouvrages d'art (ouvrage de la rocade OA n°4, de la piste cyclable OA n°5, des Jalles OA n°6,7 et 8) : 6 500 000€ HT

Ouvrages soutènement : 2 500 000€ HT

Bâtiment (SSR, abris cycles) : 1 100 000€ HT

Aménagements (paysagers, espaces verts,…) : 1 100 000€ HT

Travaux sous MOA SNCF Réseau : 17 800 000€ HT

- Les études et les travaux concernant la libération des emprises du RFN pour permettre la réalisation du projet,
- Les études et les travaux de reprises des PN.

➔ Montant total TRAVAUX : 79 600 000€ HT.

CONCLUSION : PRESTATIONS INTELLECTUELLES ET TRAVAUX

➔ Montant total PRESTATIONS INTELLECTUELLES, TRAVAUX : 100 520 000 € HT

1-2 Subvention

Une convention de financement Grenelle II a été signée pour un montant de 11 710 000€ HT.

2-Interfaces avec le réseau ferré national

Les passages à niveau 4, 6, 9 et 12 de la ligne TER du Médoc seront traversés par l'extension de la ligne C jusqu'à Blanquefort.

Les installations appartenant à Bordeaux Métropole en interface avec le RFN sont les suivantes :

- Une clôture séparatrice,
- Un ouvrage dénivelé supérieur de Beyerman,
- Une passerelle en gare de Blanquefort
- Une liaison téléphonique PCC-Poste d'aiguillage de La Vache.

3-Description technique et fonctionnelle

3-1Synthèse des caractéristiques techniques principales

Un plan de situation (voir annexe 1) présente les caractéristiques techniques du projet. La synthèse des caractéristiques techniques de la ligne C est la suivante :

Tracé

- Création d'une nouvelle ligne de tramway de 7 km en voie unique le long de la ligne du RFN 584 000 Bordeaux Saint Louis-Pointe de Grave

- Débranchement de la ligne C à Cracovie
- Création de 6 stations
- Réalisation des évitements en stations
- 2 carrefours routiers,
- 4 passages à niveaux (PN n°4, 6, 9 et 12),

Ouvrages d'art

- Passage de la voie tramway au-dessus de la voie du RFN dans le quartier de Beyerman à Bruges par un ouvrage dénivelé supérieur (saut de mouton)
- Doublement des ouvrages d'art à proximité des ouvrages d'art existants de la ligne du RFN (5)
- Création d'une passerelle piétonne à Blanquefort

Energie de traction :

- -Alimentation en 750 V par 3 sous-stations de redressement,

Exploitation

- Exploitation avec 4 tramways par heure
- Infrastructure évolutive : tramway / Tram-train / TER et fret
- -Vitesse maximale autorisée de 70 km/h et 40km/h au passage à niveau.

3-2 Détails des caractéristiques techniques principales

3-2-1Plans et profils

3-2-1-1Tracé en plan

Le tracé de la future voie du tram-train du Médoc sera réalisé conformément aux règles de conception du tracé de la voie courante pour des vitesses ≤ 220 km/h.

La vitesse maximale est fixée à 70 km/h et 40km/h au passage à niveau.

Cette vitesse est par conséquent largement inférieure à la vitesse de conception de la voie. Le rayon minimal préconisé en plan est de 25 m sur l'ensemble de la ligne.

3-2-1-2 Profil en long

Le profil en long du projet présente une pente inférieure à 3% sauf au niveau de l'ouvrage d'art Beyerman.
Cet ouvrage présente une rampe de 6% sur une longueur de 44,459 m en provenance de la station « La Vache ».

3-2-2 Sous-ensemble plate-forme, voies et appareils de voie

L'objectif de la portance du sol sera l'atteinte d'un EV2 ≥50Mpa.

Le projet utilise 2 types de rails posés en LRS (Long Rail Soudé) :

- Le rail de type 35GP ou 55G1, rail à gorge posé à plat sur traverses bi bloc en béton au niveau du débranchement de Cracovie,
- Le rail de type 50E6 : rail Vignole posé au 1/20ème sur traverses bi bloc en béton sur le reste de la ligne.

3-2-3 Sous-ensemble stations

3-2-3-1 Description et implantation

Le projet prévoit la création de 6 stations :

- Station "Cracovie"

- Station “La Vache”
- Station “ Ausone”
- Station “Gare de Bruges”
- Station “Frankton”
- Station “Blanquefort”

L’architecture des stations du projet de la ligne C sera réalisée selon le modèle de l’extension du
tramway de Bordeaux – phase 3.

Ce principe garantira l’homogénéité du réseau. La géométrie générale des quais restera inchangée :

- longueur utile de 46m, adaptée aux rames devant circuler pendant l’Horizon 1 du projet ;
- rampes à chaque extrémité pour l’accessibilité des personnes à mobilité réduite (5%
- maxi) ;
- hauteur de quai de 28cm au-dessus du plan de roulement pour favoriser l’accès aux
- rames.

3-2-3-2 Types de stations

La typologie des stations rencontrée dans le cadre de la ligne est de 2 sortes :

- Station de type quai central : il s’agit des stations gare de Bruges, Frankton et gare
- de Blanquefort,
- Station de type quai latéral : il s’agit des stations de Cracovie, de Ausone et de La
- Vache.

3-2-3-3 Equipements et mobiliers de station

Les quais des stations recevront les éléments standardisés suivants :

- des abris équipés d’une borne d’information voyageurs (BIV) ;
- des bancs à assise bois (ou matériau recyclé) ;
- des corbeilles de propreté ;
- des mâts d’éclairage colonnaires ;
- des mâts supports de caméras.

3-2-4 Sous-ensemble ouvrages d’art

3-2-4-1 Synoptique

La ligne Tram-train du Médoc est concernée par 9 ouvrages d’art existant :

- OA2 – pont route rue Maumey (ouvrage d’art conservé en l’état),
- OA3 – ouvrage d’art Beyerman - passage supérieur (ouvrage d’art saut de mouton),
- OA4 – pont rail de franchissement de la rocade (ouvrage d’art existant pour une voie ferroviaire, doublé),
- OA5 – pont rail Chemin de Campilleau (ouvrage d’art existant pour une voie ferroviaire, doublé),
- OA6 – pont rail Jalle Noire (ouvrage d’art existant pour une voie ferroviaire, doublé),
- OA7 – pont rail Jalle des Sables (ouvrage d’art existant pour une voie ferroviaire, doublé),
- OA8 – pont rail Jalle de Blanquefort (ouvrage d’art existant pour une voie ferroviaire, doublé),
- Passerelle – passage piétons supérieur de Blanquefort (ouvrage en cours de création),
- OA9 – pont route rue Didier Lefèvre (ouvrage d’art conservé en l’état).

3-2-4-2 Construction des ouvrages

Le projet a généré la création de sept ouvrages.
Les deux principales singularités sont :

- Dimensionnement des ouvrages pour des circulations de type ferroviaire,
- Présence d'une station voyageurs (Ausone) sur l'OA3

Les hypothèses prises en compte pour le dimensionnement de l'ouvrage[3] se basent sur :

- l'utilisation d'un référentiel pertinent et reconnu tel :
    - que les Eurocodes 0 à 6, et 8,
    - le référentiel SNCF tel que l'IN 0032 (règles de conception et de calcul des ouvrages en béton, en métal, ou mixtes),
    - les guides SETRA,
    - les règles UIC

- les diverses charges d'exploitation issues des matériels roulants
    - selon les charges définies par l'Eurocode NF EN1991-2 – chapitre 6 reprenant les charges de l'IN 0032 : Convoi UIC71 et convoi SWO (charges normales) et Convoi SW2 (charges lourdes)
    - selon les charges tramways de type Citadis 302 et 402 avec une charge à l'essieu de 11,2 tonnes en CCM.

3-2-4-3 Ouvrage d'art OA3 – Beyerman

Cet ouvrage est un ouvrage ferroviaire métallique de type « mixte » de 3 travées continues qui reposent sur des piles biaises (70gon) et des culées droites.

Les tabliers auront des largeurs différentes afin de pouvoir ancrer les poteaux caténaires positionnés entre les deux voies.

Les portées des 3 travées sont :

- Portée 1 = 25.930 m
- Portée 2 = 27.400 m
- Portée 3 = 22.000 m

Les dimensions générales sont :

- longueur (ouverture) : 76 m
- hauteur : 8 m / terrain SNCF (dont épaisseur 1,05m)
- largeur : 20 m
- aménagement cyclable : monodirectionnel (1,75m) sur ouvrage et bidirectionnel (2,75m) sur la rampe sud de l'ouvrage
- station : 2 quais latéraux
- mur brise vue : hauteur moyenne 2 m et longueur 180m (Côté Ouest)
- deux ascenseurs et deux escaliers.

3-2-4-4 Ouvrage d'art OA4 – PRA Rocade

L'ouvrage est constitué de 2 travées de 24,67m de portée chacune sur une longueur totale de 50,54m en alignement droit et de largeur extérieure (hors tout) de 6,79m.

Le tablier est constitué de 7 poutres métalliques de hauteur 67 cm, plus hourdis béton de 15 cm.

3-2-4-5 Ouvrage d'art OA5 – PRA Chemin de Campilleau

Sa largeur fonctionnelle (perpendiculairement à la voie) sera de 5,10m, il reprendra les mêmes fonctionnalités intérieures (ouverture droite et hauteur libre) que l'ouvrage existant. L'ouverture droite est donc conservée à 5.55m et le biais de franchissement sera de 85 grades.

3-2-4-6 Ouvrage d'art OA6 – PRA Jalle Noire

Cet ouvrage constitue un pont ferroviaire métallique de type « pont poutrelles enrobées » (PPE) de 15 m de portée. Le tablier constitué de 7 poutrelles HEM600 avec une épaisseur de dalle de 67 cm, appuyé sur 4 pieux en élastomère sur 2 culées.

3-2-4-7 Ouvrage d'art OA7 – PRA Jalle des Sables

Cet ouvrage constitue un pont ferroviaire métallique de type « pont poutrelles enrobées » (PPE) de 12 m de portée. Le tablier constitué de 7 poutrelles HEM700 avec une épaisseur de dalle de 79 cm, appuyé sur 4 pieux en élastomère sur 2 culées.

3-2-4-8 Ouvrage d'art OA8 – PRA Jalle de Blanquefort

Cet ouvrage constitue un pont ferroviaire métallique de type « pont poutrelles enrobées » (PPE) de 23 m de portée

3-2-4-9 Passerelle piétonne en gare de Blanquefort

La passerelle est un ouvrage de type Bipoutre métal, constituée de 2 poutres principales de type HEA (nuance S235).Il s'agit d'un ouvrage droit, perpendiculaire aux voies franchies (Réseau RFN).

La longueur de l'ouvrage est d'environ 22 mètres. Deux escaliers perpendiculaires à la passerelle sont disposés aux extrémités.

La passerelle s'appuie à ses extrémités sur une cage d'ascenseur disposée en bout.

3-2-5 Energie de traction

Le réseau d'alimentation est alimenté en haute tension 15 kV ou 20 kV par le réseau EDF.

L'énergie électrique de traction sera fournie par trois sous-stations de redressement (SSR) réparties le long de la ligne équipée d'un groupe transformateur-redresseur délivrant une tension en courant continu de 750 volts.

A partir de l'horizon 2 (circulation des tram/train puis des TER de la SNCF), la tension basculera vers du 1500 Vcc.

SSR 1 – La Vache N° 16 rue Léopold 15-20kV T
SSR 2 - Gare de Bruges rue Louis Fleuranceau 15-20kV T
SSR 3 - Port du Roy n°16 - Av du Port du Roy 15-20kV T

3-2-6 Ligne aérienne de contact / Caténaire

La particularité du système de distribution de l'énergie électrique sur le projet Tram-train du Médoc provient de la mixité des systèmes :

- Débranchement de la ligne C réalisé en Ligne Aérienne de Contact (LAC), type tramway de Bordeaux,
- Zone de transition LAC / Caténaire entre les stations « Ausone » et « Gare de
- Bruges »,
- Caténaire de type ferroviaire jusqu'à Blanquefort.

3-2-7 Signalisation routière lumineuse

3-2-7-1 Gestion des circulations des rames au niveau des intersections gérées par feux

Bordeaux Métropole bénéficie d'un système de gestion centralisée spécifique appelé "Gertrude", qui assure, en temps réel, le pilotage et la coordination de l'ensemble des feux implantés dans les carrefours dont la gestion repose sur les contrôleurs de feux.
La prise en compte des circulations du tramway dans la gestion des carrefours routiers a pour objectif de réduire la durée du trajet de terminus à terminus et d'améliorer sa régularité tout en respectant les impératifs de sécurité des autres modes de déplacement. Pour ce faire, le principe de priorité absolue est adopté, avec insertion d'une phase "vert tramway" dans le cycle des carrefours.

3-2-7-2 Principes de fonctionnement et de sécurité du signal d'aide à la conduite éventuel

Système d'Aide à l'Exploitation (SAE)
Le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) assiste le personnel exploitant (opérateurs du Poste de Commande Centralisée (PCC) et conducteurs) dans le suivi des véhicules, la régulation du trafic, la gestion des conducteurs, la gestion du matériel roulant, le contrôle de l'exploitation en temps différé et la transmission des données pour d'autres systèmes. Il permet au personnel exploitant de réagir le plus rapidement possible face aux perturbations et incidents inévitables pour rétablir un service normal.

Le PCC
Les moyens et fonctionnalités de l'Interface Hommes Machine (IHM) mis en place dans le cadre de la phase 3 du tramway de Bordeaux englobent les besoins pour la ligne du Tram train du Médoc.

Le Tableau de Contrôle Optique (TCO)**du PCC**

Le TCO présente sur un synoptique une synthèse graphique de la position des rames sur les lignes, de la position des rames sur les zones de manoeuvre, de leur situation (avance/retard, haut-le-pied, défaut radio), de l'état des aiguilles et des parcours SF, de la présence / absence de l'énergie 750 V sur les sections, sous-sections PCE et ½ sections Alimentation Par le Sol (APS), de l'état de synthèse (défaut technique) des stations-voyageurs et de l'état de synthèse (alarme majeure) des SSR.
Le TCO signale de plus, sous forme littérale, les alarmes critiques survenant sur le réseau tramway.

La Gestion Technique Centralisé (GTC)
La GTC assure la surveillance temps réel des états d'équipements du réseau tramway, des alarmes, leur restitution visuelle et l'archivage des événements avec horodatage. Elle permet les commandes d'équipements en ligne telles que les commandes d'ouverture des barrières et des portails en parc relais. Le schéma d'architecture globale des équipements assurant la

3-2-8 Systèmes de télécommunication

Réseaux de transmission filaires

Le Réseau MultiServices (RMS) est un réseau informatique filaire, qui relie tous les sites du réseau tramway (hormis les bases radio) au PCC : Stations Voyageurs, Dépôts, Parcs relais (P+R), sous station de redressement (SSR), Locaux d'exploitation, et Zones de manoeuvre Signalisation Ferroviaire (SF).
Tous les systèmes courants faibles, le système d'Aide à l'exploitation (SAE), le système d'Information voyageurs (SIV), la GTC, la billettique, la supervision APS, et les applications de l'Exploitant, utilisent les transmissions du RMS. Il dispose de sa propre supervision et de sa propre administration.

Radio

La radio constitue un système primordial pour le réseau tramway. Elle assure la transmission hertzienne de données numériques et de communications phoniques. Basée sur la technologie TETRA, la radio permet les liaisons entre :

- les postes opérateurs du PCC (terminaux directement reliés au switch
- central via le réseau local du PCC)
- les rames (2 postes par rame, l'un dédié aux communications avec le conducteur et
- l'autre dédié aux communications avec les passagers)
- les agents d'exploitation et de maintenance en poste mobile,
- les véhicules d'intervention.

Les transmissions de données numériques sont utilisées par le SAE. Une rame dont la radio présente un dysfonctionnement ne quitte pas le dépôt.

La téléphonie – interphonie

Les voyageurs ont la possibilité d'appeler l'opérateur du PCC au moyen des interphones de station (à raison d'un interphone par quai). Les personnels de l'exploitant disposent d'un réseau de téléphonie privée avec les fonctions classiques d'identification de l'appelant, de débordement, de renvoi d'appel, de messagerie. Toutes les conversations sont enregistrées. Dans le cas particulier du Tram-train du Médoc, les téléphones des guérites PN traversés par le tramway continueront à être raccordés au poste de la Vache.

La téléphonie privée du tramway est gérée par l'autocommutateur de la Bastide (existant) incluant des modules de communication avec le réseau téléphonique public.

La vidéosurveillance

L'exploitant a la possibilité depuis le PCC de visualiser l'ensemble des quais des stations, qui sont couverts chacun par deux caméras. De plus, les caméras sont asservies à une alarme associée à un appel interphone, pour afficher automatiquement le flux vidéo sur un moniteur dédié du PCC. Enfin des caméras fixes ou mobiles sont situées en surplomb des points caractéristiques de la ligne (sites particuliers), notamment aux passages à niveau et aux zones de manoeuvre SF, carrefour routier difficile …).
La figure ci-dessous présente les équipements et l'architecture type de la vidéo surveillance.

Système d'Information Voyageurs

Le Système d'Information Voyageurs (SIV) regroupe les moyens d'information à destination des voyageurs en station et à bord des tramways ainsi qu'à destination d'autres systèmes d'information.
Le système central du SIV au PCC est asservi au SAE temps réel et dialogue avec des Bornes d'Information Voyageur (BIV) en stations via le réseau multiservices (RMS) et avec les équipements informatiques embarqués à bord des rames via le réseau de radio numérique.

Sonorisation des stations

Le réseau de sonorisation en station permet d'assurer à partir du PCC la diffusion de messages sonores d'information ou de sécurité à destination des voyageurs en station ou dans les tramways. Selon les moyens et objectifs de l'exploitant, les principales utilisations sont :

- La diffusion d'informations à caractère général sur l'offre de transport, régulière ou sur
- événement,
- La diffusion d'information sur le fonctionnement du réseau lors d'événements
- particuliers,
- La diffusion d'informations d'aide à la gestion d'incidents et de perturbations, par la
- transmission d'informations et de recommandations ciblées.
- La diffusion d'information peut être :

- Directe et parlée : l'opérateur du PCC diffuse en temps réel son annonce sonore parlée
- via un microphone,
- Directe et préenregistrée : l'opérateur du PCC sélectionne un enregistrement sonore au
- format numérique dans une bibliothèque et le diffuse.
- Automatique préenregistrée : une fonction préprogrammée diffuse périodiquement un

enregistrement sonore au format numérique, présélectionné dans une bibliothèque.
Bien que pouvant apporter un support (mineur) aux missions de sécurité, la sonorisation reste classiquement dévolue aux missions d'information voyageurs.

3-2-9Clôture séparatrice

Une clôture séparatrice est implantée entre la voie tramway et la voie ferroviaire.
La clôture en ligne a une hauteur de 2.00 m

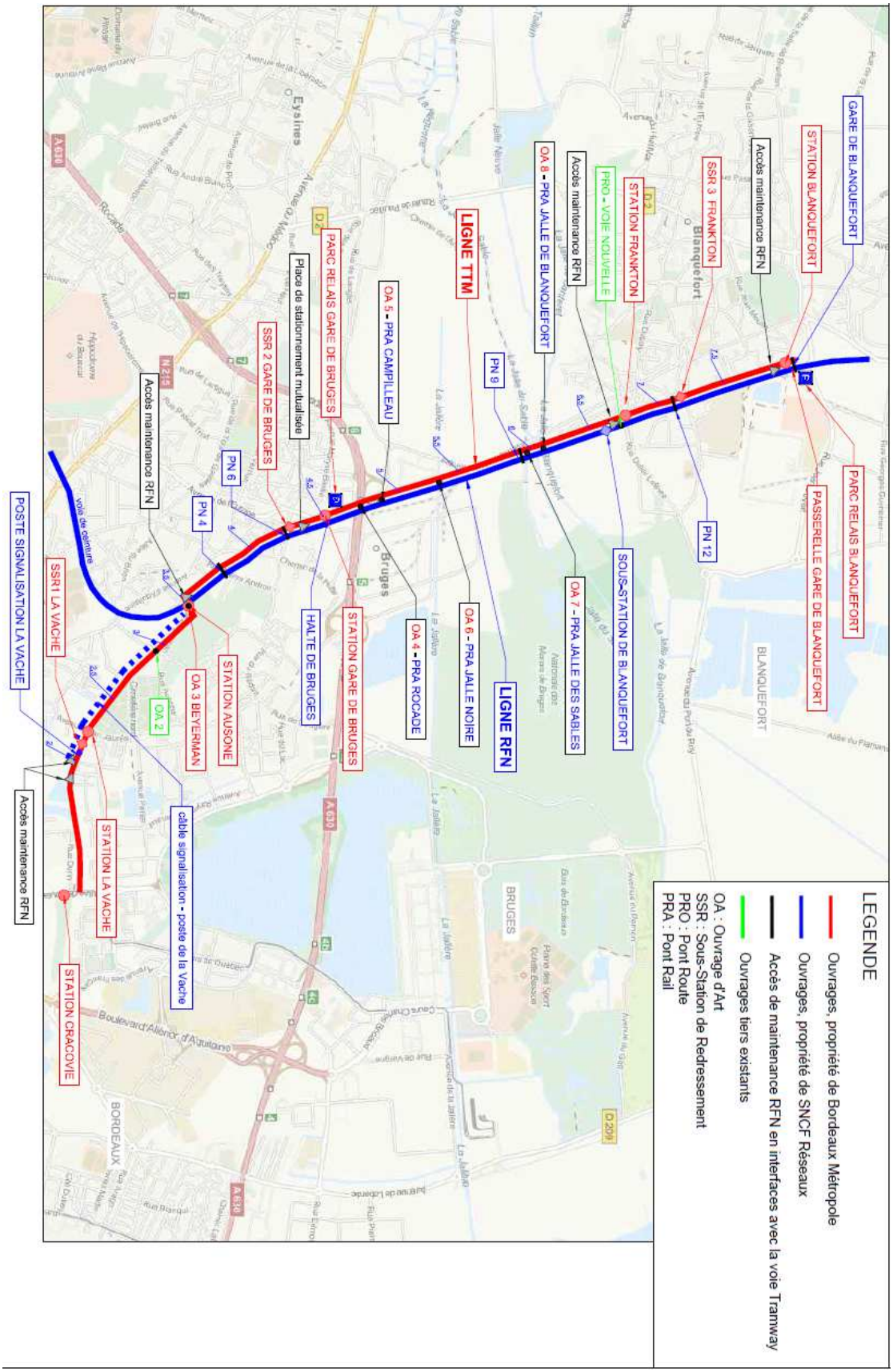
Aux abords des PN, la barrière sera abaissée, sa hauteur sera de 1.10 m afin de permettre d'assurer la visibilité des conducteurs sur le PN, et réciproquement.

3-2-10 Parc relais

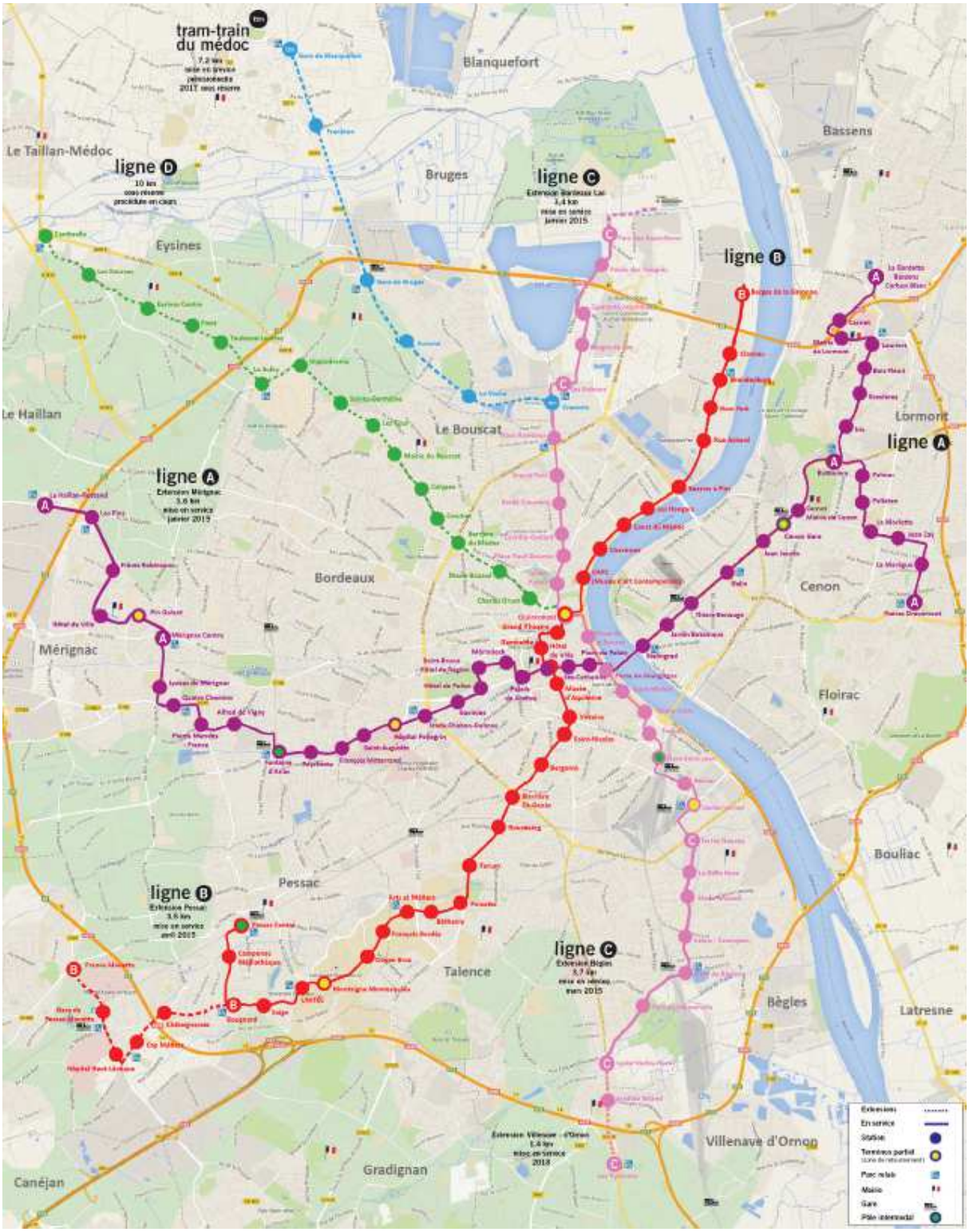
Afin de permettre un report modal maximal de la voiture particulière vers le tramway, deux parcs relais ont été réalisés :

- Parc relais – Gare de Bruges : 60 places
- Parc relais – Gare de Blanquefort : 200 places

Annexe 1 - Plan de situation



Annexe 2 - Situation de l'opération « extension de la ligne C jusqu'à Blanquefort » au sein du réseau Tramway projeté à moyen terme



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA GIRONDE

Direction départementale
des territoires et de la mer
de la Gironde

Service nature, eau et risques
Unité risques

ARRETE DU 24 août 2011

ARRETE PORTANT INFORMATION DES ACQUEREURS ET DES LOCATAIRES DE BIENS IMMOBILIERS SUR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES MAJEURS
COMMUNE DE BLANQUEFORT

LE PREFET DE LA REGION AQUITAINE,
PREFET DE LA GIRONDE
CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L.125-5 et R.125-23 à R.125-27 ;

VU le décret n° 2010-1254 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention des risques ;

VU le décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français ;

VU le code la construction et de l'habitation, notamment ses articles L.271-4 et L.271-5 ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

VU l'arrêté préfectoral du 26 février 2006 modifié le 13 juillet 2007 fixant la liste des communes concernées par l'obligation d'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs ;

Sur proposition du Directeur départemental des territoires et de la mer ;

-ARRETE-

Article 1
Les éléments nécessaires à l'élaboration de l'état des risques naturels et technologiques pour l'information des acquéreurs et locataires de biens immobiliers situés dans la commune de BLANQUEFORT sont consignés dans le dossier d'information annexé au présent arrêté.

Ce dossier comprend :

- la mention des risques naturels et/ou technologiques pris en compte,
- l'intitulé des documents auxquels le vendeur ou le bailleur peut se référer,

Le dossier et les documents de référence peuvent être librement consultés en mairie, préfecture et sous-préfecture.

Article 2

Ce dossier d'information sera mis à jour à chaque arrêté modifiant la situation de la commune mentionnée à l'article 1 du présent arrêté, au regard des conditions entraînant l'obligation d'annexer un état des risques naturels et technologiques en application des dispositions de l'article L 125-5 du code de l'environnement.

Article 3

Le présent arrêté sera affiché en mairie et publié au recueil des actes administratifs de l'État dans le département de la Gironde.

Une copie du présent arrêté ainsi que le dossier d'information sont adressés à la chambre départementale des notaires.

Article 4

La Secrétaire Général de la Préfecture de la Gironde, le Directeur de Cabinet du Préfet de la Gironde, les sous-préfets de la Gironde, le Directeur départemental des territoires et de la mer de la Gironde et le Maire de la commune mentionnée à l'article 1 du présent arrêté sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

Fait à Bordeaux, le 24 août 2011

Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale

Isabelle DILHAC

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE
PREFECTURE DE LA GIRONDE

Fiche synthétique

Commune de BLANQUEFORT

Informations sur les risques naturels et technologiques majeurs

pour l'application des I, II et III de l'article L 125-5 du code de l'environnement.

1. Annexe à l'arrêté préfectoral

N° | du **24 août 2011**

2. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques naturels prévisibles [PPRn]

La commune est située dans le périmètre d'un PPR naturel — **oui** X — **non**

aléa		date
Inondation	**Approuvé**	**7 juillet 2005**
	En révision	**2 mars 2012**

Les documents de référence sont :

Le rapport de Présentation du PPRI Aire élargie de l'agglomération Bordelaise, secteurs Bordeaux et Sud

L'arrêté préfectoral du 2 mars 2012

Consultable sur Internet

3. Situation de la commune au regard d'un plan de prévention de risques technologiques [PPR t]

La commune est située dans le périmètre d'un PPR technologique — **oui** — **non** X

effet | date

Les documents de référence sont :

Consultable sur Internet

4. Situation de la commune au regard du zonage réglementaire pour la prise en compte de la sismicité

en application des articles R 563-4 et R 125-23 du code de l'environnement modifiés par les décrets n°2010-1254 et 2010-1255

La commune est située dans une zone de sismicité :

Zone **1** (très faible) | Zone **2** (faible) X | Zone **3** (modérée) | Zone **4** (moyenne) | Zone **5** (forte)

pièces jointes

5. Cartographie

extraits de documents ou de dossiers permettant la localisation des immeubles au regard des risques encourus

Zone règlementaire du PPR sur la commune: 1 planche A3 échelle

6. Arrêtés portant ou ayant porté reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle ou technologique

La liste actualisée des arrêtés est consultable sur le site portail www.prim.net dans la rubrique « Ma commune face aux risques »

Date d'élaboration de la présente fiche : 24 août 2011 – révisée le 27 mars 2012

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA GIRONDE

Service Interministériel Régional de Défense et de Protection Civile
Direction Départementale de l'Equipement de la Gironde

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DE LA GIRONDE

PLAN DE PREVENTION DU RISQUE INONDATION

Aire élargie de l'agglomération Bordelaise

COMMUNE DE BLANQUEFORT

Carte de zonage réglementaire

ZONAGE

Zone rouge :
Elle est constituée du champ d'expansion de la crue de référence centennale et doit préserver le champ de la crue, globalement inconstructible.

Zone rouge hachurée bleue :
Elle est constituée du secteur urbanisé situé sous moins d'1m d'eau en centennal et reste un secteur urbanisable mais avec prescriptions constructives

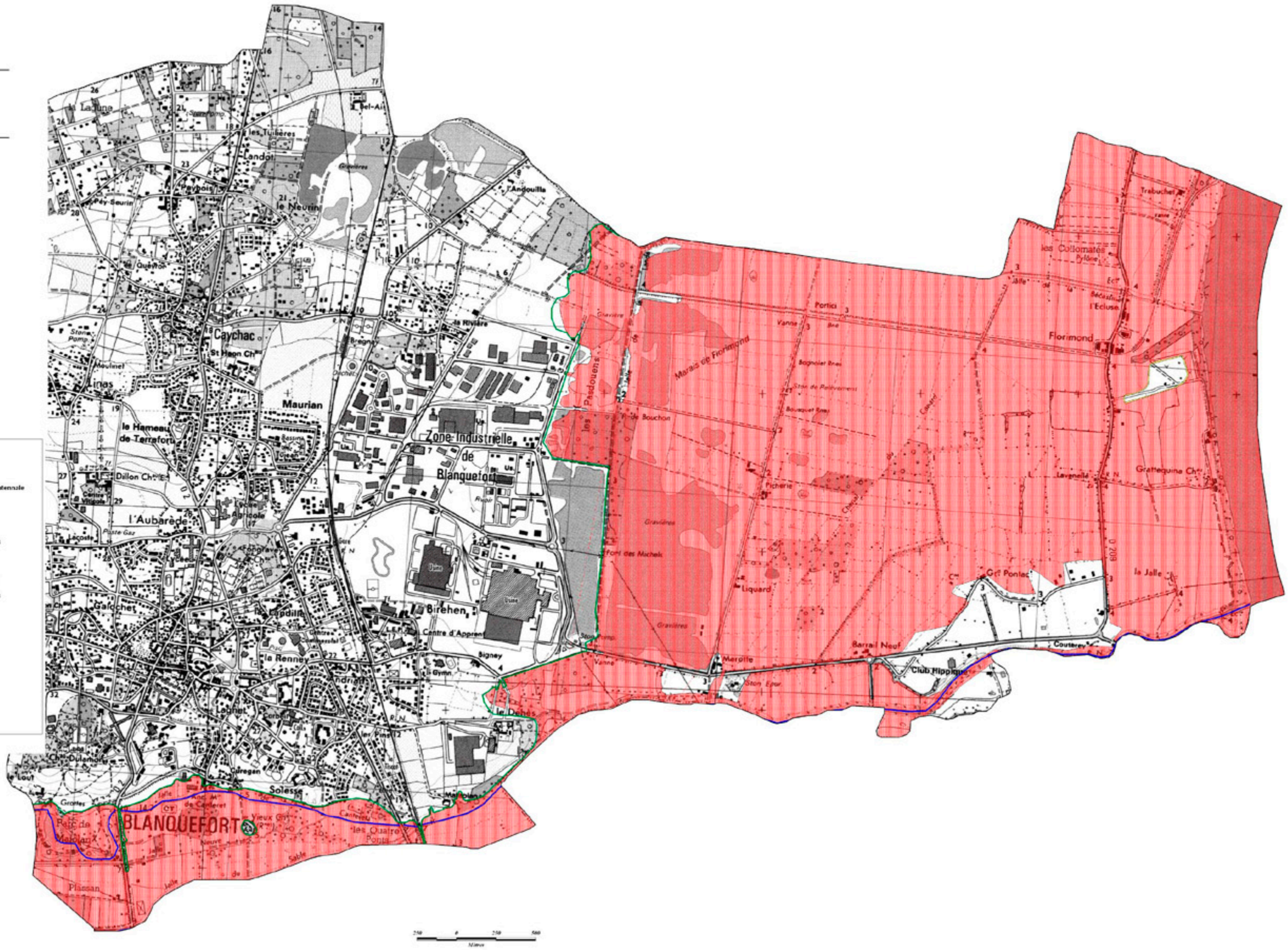
Zone rouge hachurée bleue avec liseré rouge :
Elle est constituée des parties basses des secteurs urbanisés situés sous moins d'1m d'eau en centennal et sous plus d'1m d'eau en exceptionnel et reste un secteur urbanisable mais avec prescriptions constructives et limitation des établissements sensibles

Zone jaune :
Elle est constituée du secteur urbanisé non inondable en centennal mais inondable en exceptionnel et reste un secteur urbanisable avec limitation des établissements sensibles.

Limite de l'emprise des crues historiques
(tracé approximatif)

Limite communale

Les secteurs de la commune non cartographié ne sont pas concernés par les aléas pris en compte dans le P.P.R.I.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA GIRONDE

Direction départementale
des territoires et de la mer
de la Gironde

Service nature, eau et risques
Unité risques

ARRETE DU 24 août 2011

ARRETE PORTANT INFORMATION DES ACQUEREURS ET DES LOCATAIRES DE BIENS IMMOBILIERS SUR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES MAJEURS
COMMUNE DE BRUGES

LE PREFET DE LA REGION AQUITAINE,
PREFET DE LA GIRONDE
CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L.125-5 et R.125-23 à R.125-27 ;

VU le décret n° 2010-1254 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention des risques ;

VU le décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français ;

VU le code la construction et de l'habitation, notamment ses articles L.271-4 et L.271-5 ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

VU l'arrêté préfectoral du 26 février 2006 modifié le 13 juillet 2007 fixant la liste des communes concernées par l'obligation d'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs ;

Sur proposition du Directeur départemental des territoires et de la mer ;

-ARRETE-

Article 1
Les éléments nécessaires à l'élaboration de l'état des risques naturels et technologiques pour l'information des acquéreurs et locataires de biens immobiliers situés dans la commune de BRUGES sont consignés dans le dossier d'information annexé au présent arrêté.

Ce dossier comprend :

- la mention des risques naturels et/ou technologiques pris en compte,
- l'intitulé des documents auxquels le vendeur ou le bailleur peut se référer,

Le dossier et les documents de référence peuvent être librement consultés en mairie, préfecture et sous-préfecture.

Article 2

Ce dossier d'information sera mis à jour à chaque arrêté modifiant la situation de la commune mentionnée à l'article 1 du présent arrêté, au regard des conditions entraînant l'obligation d'annexer un état des risques naturels et technologiques en application des dispositions de l'article L 125-5 du code de l'environnement.

Article 3

Le présent arrêté sera affiché en mairie et publié au recueil des actes administratifs de l'État dans le département de la Gironde.

Une copie du présent arrêté ainsi que le dossier d'information sont adressés à la chambre départementale des notaires.

Article 4

La Secrétaire Général de la Préfecture de la Gironde, le Directeur de Cabinet du Préfet de la Gironde, les sous-préfets de la Gironde, le Directeur départemental des territoires et de la mer de la Gironde et le Maire de la commune mentionnée à l'article 1 du présent arrêté sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

Fait à Bordeaux, le 24 août 2011

Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale

Isabelle DILHAC

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE
PREFECTURE DE LA GIRONDE

Fiche synthétique

Commune de BRUGES

Informations sur les risques naturels et technologiques majeurs

pour l'application des I, II et III de l'article L 125-5 du code de l'environnement.

1. Annexe à l'arrêté préfectoral

N° | du **24 août 2011**

2. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques naturels prévisibles [PPRn]

La commune est située dans le périmètre d'un PPR naturel — **oui** X — **non**

aléa		date
Inondation	**Approuvé** **En révision**	**7 juillet 2005** **2 mars 2012**

Les documents de référence sont :

Le rapport de Présentation du PPRI Aire élargie de l'agglomération Bordelaise secteurs Bordeaux Nord et Sud

L'arrêté préfectoral du 2 mars 2012

Consultable sur Internet

3. Situation de la commune au regard d'un plan de prévention de risques technologiques [PPR t]

La commune est située dans le périmètre d'un PPR technologique — **oui** — **non** X

effet | date

Les documents de référence sont :

Consultable sur Internet

4. Situation de la commune au regard du zonage réglementaire pour la prise en compte de la sismicité

en application des articles R 563-4 et R 125-23 du code de l'environnement modifiés par les décrets n°2010-1254 et 2010-1255

La commune est située dans une zone de sismicité :

Zone **1** (très faible) | Zone **2** (faible) X | Zone **3** (modérée) | Zone **4** (moyenne) | Zone **5** (forte)

pièces jointes

5. Cartographie

extraits de documents ou de dossiers permettant la localisation des immeubles au regard des risques encourus

Zonage règlementaire du PPR Inondation sur la commune: 1 planche A3

6. Arrêtés portant ou ayant porté reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle ou technologique

La liste actualisée des arrêtés est consultable sur le site portail www.prim.net dans la rubrique « Ma commune face aux risques »

Date d'élaboration de la présente fiche : 24 août 2011 – révisée le 27 mars 2012

ZONAGE

Zone rouge :
Elle est constituée du champ d'expansion de la crue de référence centennale et doit préserver le champ de la crue, globalement inconstructible.

Zone rouge hachurée bleue :
Elle est constituée du secteur urbanisé situé sous moins d'1m d'eau en centennal et reste un secteur urbanisable mais avec prescriptions constructives

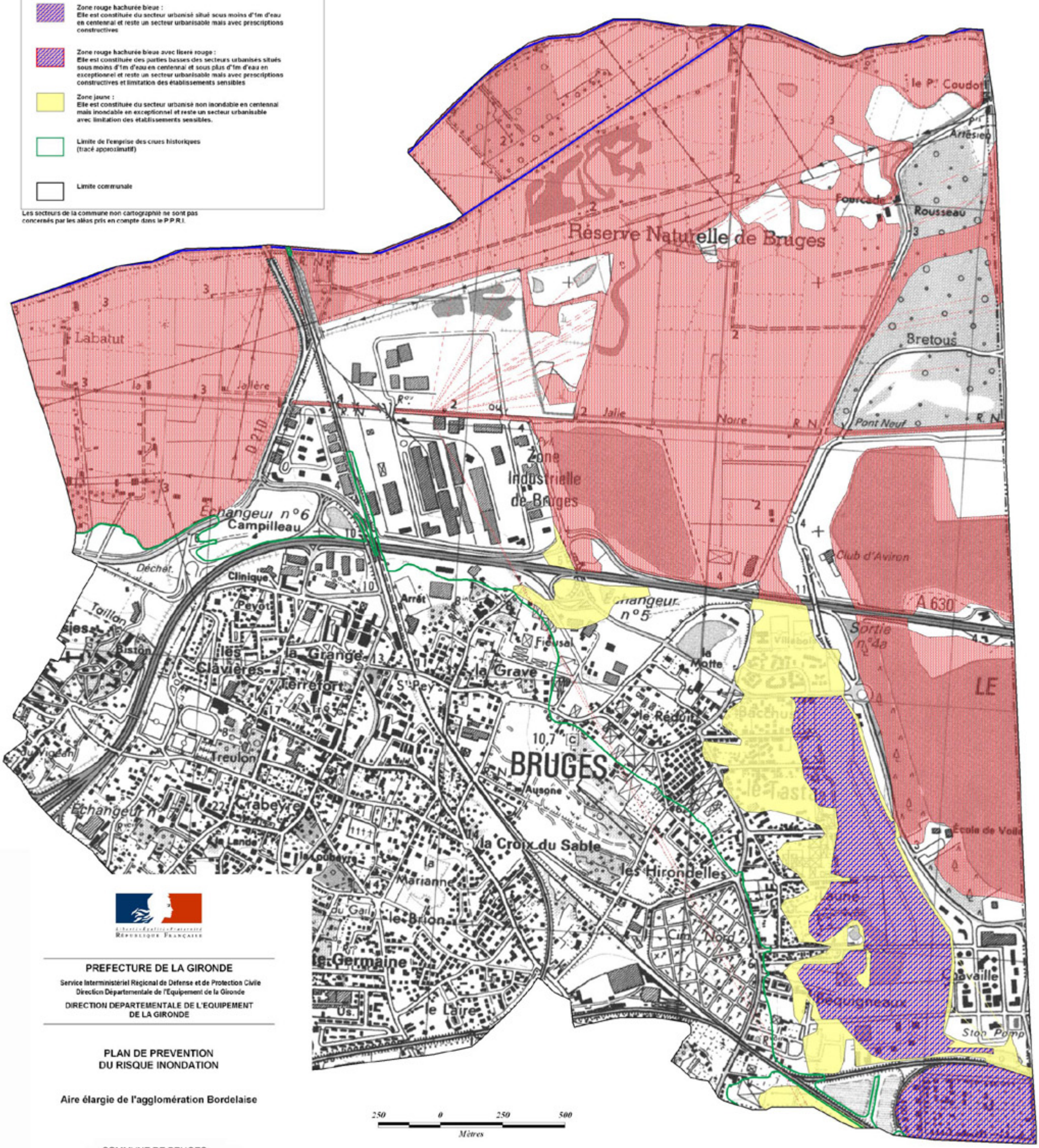
Zone rouge hachurée bleue avec liseré rouge :
Elle est constituée des parties basses des secteurs urbanisés situés sous moins d'1m d'eau en centennal et sous plus d'1m d'eau en exceptionnel et reste un secteur urbanisable mais avec prescriptions constructives et limitation des établissements sensibles

Zone jaune :
Elle est constituée du secteur urbanisé non inondable en centennal mais inondable en exceptionnel et reste un secteur urbanisable avec limitation des établissements sensibles.

Limite de l'emprise des crues historiques
(tracé approximatif)

Limite communale

Les secteurs de la commune non cartographié ne sont pas concernés par les aléas pris en compte dans le P.P.R.I.



PREFECTURE DE LA GIRONDE

Service Interministériel Régional de Défense et de Protection Civile
Direction Départementale de l'Equipement de la Gironde

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DE LA GIRONDE

PLAN DE PREVENTION DU RISQUE INONDATION

Aire élargie de l'agglomération Bordelaise

COMMUNE DE BRUGES

Carte de zonage réglementaire

Description *	Mots-clés (tiers : acquéreur, pétitionnaire, société pour les traversées)	Observations
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 8 + 122,55 à 8 + 123,15 - canalisations d'égout	SYNDICAT INTERCOMMUNAL	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 7 + 201 - conduite d'eau potable	STE LYONNAISE DES EAUX ET ECLAIRAGE	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 8 + 126 - conduite d'eau	SIABADE	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 9 + 452 - conduite d'eau potable	STE LYONNAISE DES EAUX ET ECLAIRAGE	TRAVERSEES
BLANQUEFORT- ligne 584 -PK 6 + 162 - canalisation de refoulement d'égout	SIASAB	TRAVERSEES
BLANQUEFORT, PAREMPUYRE, LUDON - ligne 584 - PK 5 + 000 à 13 + 142 - traversées électriques et de télécommunications	EDF, PTT	TRAVERSEES
BLANQUEFORT,BRUGES - ligne 584 - PK 1 + 000 à 5 + 000 - traversées électriques et de télécommunications	EDF, PTT	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 15+548 - traversées électriques	EDF	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 08+565,25 - canalisation d'eau	CIE LYONNAISE ET D'ECLAIRAGE , COMMUNAUTE URBAINE	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 09+816 - canalisation d'eau potable	COMMUNAUTE URBAINE	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 , voie mère de la ZI - PK 01+234 - canalisation d'eaux potables	CUB	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 , voie mère de la ZI - PK 01+102 - canalisation d'eaux potables	CUB	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 1 + 110 - canalisation eaux pluviales	CUB	TRAVERSEES

BLANQUEFORT - ligne 584 , voie mère de la ZI - PK 01+264 - canalisation d'eaux usées	CUB	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 , voie mère de la ZI - PK 01+266 - canalisation d'eaux potable	CUB	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 08+704 - canalisation d'eaux pluviale et usées	STE FRANCAISE GENERALE IMMOBILIERE	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - canalisation eau et collecteur eaux pluviales	CUB	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 08+710 - canalisation d'eaux pluviale et usées	STE FRANCAISE GENERALE IMMOBILIERE	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 , voie mère de la ZI - PK 01+080 - canalisation d'eaux usées	CUB	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 08+135 - canalisation d'eaux pluviales	CUB	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 8+514 - canalisation gaz combustible	RMG	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 09+801 - traversée électrique	EDF	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 07+775 : traversée eaux usées	CUB	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 09+458 - canalisation électrique aérienne	EDF , GDF	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 09+808 - traversée électrique aérienne	EDF , GDF	TRAVERSEES
BLANQUEFORT - ligne 584 - PK 08+129 - traversée électrique souterraine	EDF , GDF	TRAVERSEES
BLANQUEFORT. - ligne 584, PK 7+202 : canalisation hta souterraine.	EDF	TRAVERSEES
BLANQUEFORT. - ligne 588, en gare : canalisation électrique aérienne.	STE HYDRO ELECTRIQUE	TRAVERSEES
BLANQUEFORT. - ligne 584, PK 08+070 : canalisation électrique aérienne.	STE ELECTRIQUE	TRAVERSEES

BLANQUEFORT. - ligne 584 , PK 7+202 : canalisations de télécommunication souterraine.	France TELECOM	TRAVERSEES
BLANQUEFORT. - ligne 584, PK 07+764 : canalisation d'eaux pluviales.	CUB	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 4 + 225 - canalisation gaz	RMGE	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 5 + 634 - canalisation eau potable	CUB	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 3 +720 - conduite d'eau potable	STE LYONNAISE DES EAUX ET ECLAIRAGE	TRAVERSEES
BRUGES- ligne 584 -PK 2 + 212 - canalisation d'eau	SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE	TRAVERSEES
BRUGES- ligne 584 -PK 2 + 150 - canalisation d'eau potable	STE LYONNAISE DES EAUX ET ECLAIRAGE	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 05+340 à PK 05+342 - canalisations d'eaux usées et potables	CUB, SLEE	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 6+010 - canalisation de télécommunication	DIRECTION DES TELECOMMUNICATIONS	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 5+370 - traversée de gaz combustible	RMGB	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 03+718 - canalisation de gaz combustible comprimé	RMGB	TRAVERSEES
BRUGES, BOUSCAT. - ligne 586, PK 13+990 et PK 14+026 : canalisation éléctrique souterraine.	STE D'ENERGIE ELECTRIQUE	TRAVERSEES
BRUGES. - ligne 584, PK 02+200 : traversée électrique.	CHEMIN DE FER	TRAVERSEES
BRUGES. - ligne 584, PK 03+880 : canalisation électrique aérienne.	DAURAT et MIQUEAU	TRAVERSEES
BRUGES. - ligne 584, PK 02+940 : traversée électrique aérienne.	STE ENERGIE ELECTRIQUE DU SUD OUEST	TRAVERSEES

Description *	Mots-clés (tiers : acquéreur, pétitionnaire, société pour les traversées)	Observations
BRUGES - ligne 584 - PK 4 + 225 - canalisation gaz	RMGE	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 5 + 634 - canalisation eau potable	CUB	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 3 +720 - conduite d'eau potable	STE LYONNAISE DES EAUX ET ECLAIRAGE	TRAVERSEES
BRUGES- ligne 584 -PK 2 + 212 - canalisation d'eau	SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE	TRAVERSEES
BRUGES- ligne 584 -PK 2 + 150 - canalisation d'eau potable	STE LYONNAISE DES EAUX ET ECLAIRAGE	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 05+340 à PK 05+342 - canalisations d'eaux usées et potables	CUB, SLEE	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 6+010 - canalisation de télécommunication	DIRECTION DES TELECOMMUNICATIONS	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 5+370 - traversée de gaz combustible	RMGB	TRAVERSEES
BRUGES - ligne 584 - PK 03+718 - canalisation de gaz combustible comprimé	RMGB	TRAVERSEES
BRUGES, BOUSCAT. - ligne 586, PK 13+990 et PK 14+026 : canalisation éléctrique souterraine.	STE D'ENERGIE ELECTRIQUE	TRAVERSEES
BRUGES. - ligne 584, PK 02+200 : traversée électrique.	CHEMIN DE FER	TRAVERSEES
BRUGES. - ligne 584, PK 03+880 : canalisation électrique aérienne.	DAURAT et MIQUEAU	TRAVERSEES
BRUGES. - ligne 584, PK 02+940 : traversée électrique aérienne.	STE ENERGIE ELECTRIQUE DU SUD OUEST	TRAVERSEES