

CONSEIL GENERAL
DE SEINE ET MARNE



SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



RESEAU FERRE DE FRANCE



Ligne de La Plaine à Hirson (RER B Nord)

LIAISON ROUTIERE MEAUX-ROISSY

CONVENTION DE FINANCEMENT DE LA SECURITE FERROVIAIRE
ET
DES TRAVAUX CONNEXES RELATIFS A LA CONSTRUCTION
DES PONTS-ROUTES P112 (PK 28+348) et P114 (PK 27+307)

Entre :

- La **SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS** (désignée ci-après par la « SNCF »), Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre de Commerce de Paris sous le n° B.552.049.447 (n° SIRET : 552 049 447 26753) dont le siège social est au 34 rue du Commandant Mouchotte, 75699 Paris Cedex 14, représenté par Monsieur Fabrice BOUJET, Directeur délégué Infrastructure – SNCF CSC INFRA – 17 rue d’Amsterdam – 75008 PARIS agissant au nom et pour le compte de **RESEAU FERRE DE FRANCE** (désigné ci-après par « RFF »), Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre de Commerce de Paris sous le n° B.412.280.737 (2002 B 08113) ; dont le siège est 92, avenue de France 75648 PARIS Cedex 13,

d’une part,

Et :

LE CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE (désigné ci-après par « CG 77 ») – dont le siège est Hôtel du Département – 77000 Melun, représenté par Monsieur Vincent Elbé, le Président du Conseil Général, dûment autorisé par l’Assemblée départementale en date du _____,

d’autre part,

Vu :

- *la loi du 13 février 1997 portant création de l’établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,*
- *le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,*
- *la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d’ouvrage publique,*
- *la convention-cadre n°02-091 entre RFF et la SNCF relative aux travaux connexes pour le compte de tiers n’entraînant pas de modification du patrimoine de RFF,*
- *le courrier référencé DGAE/DPR/DGO/SETN1/DF/RL/2008-236 en date du 20/10/2008 de M. le Directeur Régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France.*

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

PREAMBULE

Dans le cadre du développement de ses infrastructures (projet de liaison Meaux-Roissy), le CG 77 envisage la construction de deux ouvrages d'art de type pont-route (PI 12 et PI 14) aux abords de la gare de Mitry-Claye en dédoublement des ouvrages existants. Ces deux ouvrages franchissent la ligne de La Plaine à Hirson au nord-est de la gare de Mitry-Claye.

Les travaux correspondants se trouvent être en interface avec ceux menés actuellement dans le cadre du projet ferroviaire dit « RER B Nord+ ».

En outre, et après études techniques, il apparaît que des travaux connexes ferroviaires doivent être réalisés au préalable. Ils font l'objet d'une partie de la présente convention.

EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention fait suite aux études de niveau « PRO » (dossiers PRO) ayant été établies dans le cadre de la précédente convention relative à ce projet (juillet 2009) entre la SNCF et le CG77 et remise à celui-ci par courrier du 4 août 2009. Les études de niveau PRO ont été remises au CG 77 le 02/02/2010.

Elle a pour objet de préciser :

- les obligations respectives de la SNCF, agissant au nom et pour le compte de RFF en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire délégué, et du CG 77 relatives à l'exécution et au financement des travaux de construction des deux ponts-routes et des travaux connexes rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire situés au Pk 28+348 et 27+307 de la voie ferrée La Plaine-Hirson ;
- les prescriptions minimales que le CG 77 devra faire respecter à l'occasion des travaux, tant à proximité des voies que dans les emprises de RFF et en surplomb des voies ferrées en exploitation ;
- le coût de réalisation des travaux connexes rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire situés au Pk 28+348 et 27+307 de la voie ferrée La Plaine-Hirson ;
- le coût des prestations de sécurité ferroviaire afférentes à la réalisation des deux ponts routes ci-dessus désignés PI 12 et PI 14
- les plages travaux réservées à la réalisation des deux ponts PI 12 et PI 14.

ARTICLE 2 - MAITRISE D'OUVRAGE

Le CG 77 est maître d'ouvrage des travaux de construction des deux ponts-routes, hors du domaine ferroviaire, comme précisé à l'article 3.1 ci-après.

RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires assure la maîtrise d'ouvrage des travaux connexes rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire comme précisé à l'article 3.2.

ARTICLE 3 - CONSISTANCE DE L'OPERATION

3.1 Travaux routiers réalisés par le CG 77

Les travaux routiers comprennent la réalisation des appuis puis la mise en place des tabliers devant permettre le franchissement de la ligne de La Plaine à Hirson.

L'ouvrage PI 12 présente les caractéristiques suivantes (solution n°2 du DI) :

- Tablier à poutrelles enrobées mono travée
- Portée biaise de la travée de l'ordre de 30m (ouverture droite de 23,70 m)
- Culées perchées
- Biais de 58,1 grades
- Largeur entre gardes corps d'environ 22.80m
- Hauteur libre minimale 5.50m
- Exploitation 2x2 voies et 2 bandes d'arrêt d'urgence
- Dispositif de retenues de véhicules, protections caténaïres, caillebotis de liaison avec l'ouvrage existant
- 2 voies ferrées sous l'ouvrage
- 2 voies de circulation sur l'ouvrage

L'ouvrage PI 14 présente les caractéristiques suivantes :

- Tablier de type poutres en treillis (Warren) mono travée
- Portée de la travée de l'ordre de 35 m
- Hauteur libre minimale 5.50m
- Exploitation 2x1 voies
- Dispositif de retenues de véhicules, écrans de protection caténaire et anti-vandalisme
- 4 voies ferrées sous l'ouvrage
- 2 voies de circulation sur l'ouvrage et 2 trottoirs
- La mise en place de cette structure assemblée sur site est envisagée par grutage.

3.2 Prestation réalisée par la SNCF :

* **Une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage** : pilotage, CSPS travaux connexes

* **Une mission de maîtrise d'œuvre:**

- Valider le respect des règles de sécurité ferroviaire (sur les méthodologies de réalisation ainsi que sur les documents d'exécutions) sur la construction de deux ponts-routes en dédoublement des ouvrages d'art existants,
Toute création d'ouvrage enjambant ou à proximité d'une voie ferrée doit faire appel au service d'un agent d'étude SNCF qui valide le respect des règles de sécurité ferroviaire au vu des référentiels techniques ferroviaires.

- Participation aux réunions ;
- études et travaux pour la réalisation des travaux connexes sur le domaine ferroviaire

* **Une mission de travaux connexes** :

- Ces travaux, relatifs essentiellement à la modification des armements caténares, sont décrits dans les dossiers PRO correspondants

* **Une mission sécurité ferroviaire** de la bonne mise en place des mesures de sécurité vis-à-vis du domaine ferroviaire et du contrôle de stabilité des voies durant les travaux et la période de stabilisation de la voie. Les demandes de mission de sécurité ferroviaire sont à transmettre 5 semaines avant le début de la prestation afin d'inclure cette charge dans le planning des unités de production

Ces prestations sont décomposées en 2 phases :

- Phase préparatoire des travaux du CG 77 estimée à 2 semaines
Durant cette phase, la SNCF assurera le maintien de la sécurité des personnes et des circulations ainsi que l'intégrité de l'infrastructure ferroviaire lors de la réalisation des travaux préliminaires à la réalisation des ouvrages
- Phase de réalisation des travaux du CG 77
Durant cette phase, les travaux de construction des ponts PI 12 et PI 14 se réalisent en dehors de toute circulation ferroviaire, sous le régime d'interception de voie (plages travaux accordées par RFF en annexe 2 ci-jointe).
Les prestations de sécurité ferroviaire consistent en la mise en place des procédures d'interdiction de circulation et la mise hors tension des installations de traction électrique ainsi que la présence sur les sites des travaux d'un agent SNCF assurant le maintien de la sécurité des personnes et des circulations ainsi que l'intégrité de l'infrastructure ferroviaire lors de la réalisation des travaux.

-Pendant toute la durée des travaux du CG 77, et au-delà si besoin, une surveillance permanente automatisée des déformations de nivellement des voies et de toute autre infrastructure ferroviaire située à proximité (caténaire, bâtiment, ouvrage d'art...) doit être assurée. Sa mise en œuvre est à la charge du maître d'ouvrage du CG 77 et doit être réalisée en liaison directe et immédiate avec le responsable local de la SNCF, chargé de prendre les mesures de sécurité réglementaires qui s'imposent en cas d'incident ou d'avarie sur les installations ferroviaires.

-Les travaux seront réalisés sans mise à disposition de Trains de travaux et sans limitation de vitesse

-Il est rappelé que la présente convention ne concerne, sur demande du CG77, que la seule phase réalisation suite à son lancement qui a été décidé par le CG77 et à la validation du dossier PRO par un courrier en date du 19 mars 2010.

ARTICLE 4 - DUREE DE L'OPERATION

Le calendrier général prévisionnel de réalisation des travaux prévoit une mise en place des tabliers au-dessus des emprises ferroviaires au cours du second semestre 2011, selon les plages travaux obtenues auprès de RFF selon les règles en vigueur (cf. annexe n°2).

Sur cette base, les délais particuliers suivants sont nécessaires :

4.1 Travaux à réaliser préalablement par la SNCF

Les travaux SNCF décrits à l'article 3, préalables et nécessaires au démarrage des travaux du CG 77 devront être achevés par la SNCF pour le 31 mars 2011 au plus tard, sous réserve de disposer des plages-travaux correspondantes délivrées par RFF. Cela implique :

- **Que la convention de financement relative à la phase de réalisation, autorisant le démarrage des études d'exécution et travaux correspondants par la SNCF, ait été signée pour le 30 juin 2010 au plus tard.**

En cas de retard de signature du CG 77, la SNCF pourra revoir le planning en fonction de ses contraintes opérationnelles.

4.2 Travaux à réaliser par le CG 77

Le délai global des travaux à réaliser par le CG 77 (construction des 2 PI) est de 18 mois. Ces travaux ne pourront être réalisés qu'à partir du moment où les travaux connexes ferroviaires auront été effectués par la SNCF.

ARTICLE 5 – MODALITES D'EXECUTION DES TRAVAUX REALISES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DU CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE

5.1 - Conditions d'exécution

La construction des ponts-routes sera réalisée avec interruption de circulations ferroviaires.

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

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

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

Les frais correspondants aux perturbations de la circulation ferroviaire sont incorporés au coût de l'opération. Ceux-ci sont indiqués dans les estimations issues des études de niveau « projet ».

5.2 – Stabilité des ouvrages existants appartenant à R.F.F.

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

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

5.3 – Prescriptions particulières avant le début des travaux

Les parties d'ouvrage à construire au dessus ou à proximité de la voie ferrée nécessitent l'établissement d'une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF) ou sa mise à jour si cette dernière existe déjà. Ce document sera rédigé par le CG 77, ou son représentant, en accord avec RFF ou son maître d'œuvre pour la sécurité des circulations.

La NPSF énumère les prescriptions techniques que doivent respecter les entreprises chargées des travaux, le CG 77, ou son représentant, s'engage à faire figurer cette NPSF dans les appels d'offres de travaux et dans les pièces contractuelles des marchés qu'il signe.

Avant tout commencement d'exécution, le CG 77, ou son représentant, soumettra pour accord à RFF ou son représentant pour la sécurité des circulations, ceux des plans d'exécution attestant que les gabarits sont respectés et que les travaux sont compatibles avec les protections des circulations ferroviaires prévues.

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

Après achèvement des travaux, le CG 77, ou son représentant, fera parvenir à titre d'information à la S.N.C.F., dans le cadre de ses missions de gestion de l'infrastructure pour R.F.F., un dossier de récolement de l'ouvrage construit (dessins et notes de calcul en deux exemplaires).

5.4 – Epreuves préalables avant la mise en service de l'ouvrage

Avant la mise en service du pont, les épreuves permettant de mettre en évidence la conformité aux règles applicables non seulement vis à vis de la circulation routière mais aussi compte tenu de l'existence de la voie ferrée sous l'ouvrage, sont effectuées par les soins et aux frais du CG 77 et dans les conditions fixées par les règlements en vigueur.

ARTICLE 6 - ESTIMATION DE L'OPERATION

Le coût de réalisation des travaux connexes, des prestations de sécurité ferroviaire durant toutes les phases travaux allouées par RFF et les phases préparatoires ainsi que la surveillance de la stabilité de la voie, les forfaits de maîtrise d'œuvre, et de maîtrise d'ouvrage s'élève à 645 670 € H.T. aux conditions économiques de janvier 2007.

Le détail estimatif est joint en annexe 1.

ARTICLE 7 - DISPOSITIONS FINANCIERES

7.1 - Principe de financement

Le CG 77 s'engage à rembourser la SNCF de toutes les dépenses que les études envisagées à l'article 3 entraîneraient pour la SNCF, y compris les frais d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les prestations de sécurité des circulations ferroviaires et les éventuels frais de perturbations ferroviaires.

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

Le besoin de financement nécessaire à la réalisation de cette opération est fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des travaux,
- de l'évolution des prix sur la base, des index TP01 déjà publiés d'une part, et pour la période où l'index TP01 n'est pas connu, d'un taux prévisionnel de 6% par an.

7.2 - Montant

Pour la réalisation des prestations décrites dans la présente convention à l'article 3, **et sous réserve d'une signature de la présente convention avant le 30 juin 2010**, la rémunération de la SNCF est fixée forfaitairement à la somme de 645 670 € Hors Taxes aux conditions économiques de janvier 2007 décomposée comme suit :

Liaison Routière MEAUX ROISSY PI 12 et PI 14	
Travaux Connexes SNCF/ Sécurité ferroviaire	504 187
MOE / MOA / MOAX	141 483
TOTAL (CE 01/2007)	645 670

Le détail estimatif est joint en annexe 1.

7.3 – Facturation

SNCF procède aux appels de fonds auprès du CG 77 comme suit :

- premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires
 - à la signature de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 30% du besoin de financement indiqué à l'article 6 en € courants (en tenant compte de l'actualisation des prix, article 7.1)
 - Après démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 30% aura été consommée. SNCF procédera à des acomptes au minimum mensuels en fonction de l'avancement. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le besoin d'un financement visé à l'article 7.1. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le Directeur d'Opérations Délégué de RFF.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du besoin de financement visé à l'article 7.1.

7.4 - Dispositions financières

Le règlement des factures doit intervenir dans un délai de 30 jours à dater de leur date d'émission. Passé ce délai, des pénalités de retard sont calculées et facturées sans autre préavis au taux BCE + 10 points, sans toutefois être inférieures à 1,5 fois le taux légal.

ARTICLE 8 – REPRESENTANTS DES PARTIES

Pour la SNCF

Pour la gestion générale de la convention, l'interlocuteur est :

Dominique LEFRERE
Directeur d'Opérations Délégué
CSC MOM Paris Nord
2-4 rue A. Martinez Koulikoff
93210 La Plaine St Denis
Tél. 01.70 32 26 94 – Fax 01.70 32 26 50
Courriel : dominique.lefrere@sncf.fr

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

Stéphane GUILLAUME
Pôle Régional Ingénierie Nord-Paris
162 rue du Faubourg Saint-Martin
75010 PARIS
Tél. 01.56.41.77.52 – Fax 01.56.41.77.53
Courriel : stephane.guillaume@sncf.fr

Pour le CG77

Pour la gestion générale de la convention, l'interlocuteur est :

Sylvie ROGNON
Sous-Directrice de la Prospective et de la Programmation
Direction Principale des Routes / DMO / SDPP
15 place de la Porte de Paris
77000 MELUN
Tél. +33.1.64.14.71.65 – Fax +33.1.64.14.71.25
Courriel : sylvie.rognon@cg77.fr

Il sera représenté, pour tout ce qui concerne le suivi courant des prestations par :

Didier FAUVAGE
Responsable du service ETN 1
DPR / DGO / ETN 1
2 rue Eugène Godin
77000 MELUN
Tél. +33.1.64.10.61.51 – Fax +33.1.64.10.61.61
Courriel : didier.fauvage@cg77.fr

Les factures seront adressées à :

Conseil Général de Seine et Marne
Direction Principale des Routes / DMO / SDPP
15 place de la Porte de Paris
77000 MELUN
Tél. +33.1.64.14.71.65 – Fax +33.1.64.14.71.25
Courriel : sylvie.rognon@cg77.fr

ARTICLE 9- VALIDITE DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention donnera lieu à un avenant qui devra être validé par chacune des parties, en particulier en cas de modification des articles 4 et 5

ARTICLE 10- ENTRE EN VIGEUR DE LA CONVENTION

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

Par la signature du présent document, le CG 77 reconnaît :

- Avoir pris connaissance et accepté les termes du présent document ;
- Avoir pris connaissance et accepté les termes des Clauses et Conditions Générales applicables aux prestations intellectuelles réalisées par la SNCF.

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

	Le Représentant de la SNCF ⁽¹⁾	Le Représentant du CG77⁽¹⁾
Date	_____	_____
Nom	Fabrice BOUJET	_____
Signature	_____	_____
Tampon de la société	<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%;"></div>	<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%;"></div>

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

Annexe 1 – Décomposition du montant

Le tableau ci-dessous détaille les coûts élémentaires de la prestation et les montants associés.

Actions	Prix unitaire en CE 01/07	Coefficient d'actualisation aux CE 01/10 (2,07/1,86)	€ courant à titre informatif (€ HT)
Travaux Connexes SNCF			
Travaux connexes PI 12	84 040	* 1,1129032	93 528
Travaux connexes PI 14	163 570	* 1,1129032	182 038
Sécurité ferroviaire			
Sécurité ferroviaire pour les travaux préparatoires :	5 881	* 1,1129032	6 545
Sécurité ferroviaire et interception de voies SNCF Entrepreneur	250 696	* 1,1129032	279 000
Sous TOTAL	504 187	* 1,1129032	561 111
MOE (dont 51 998 € pour les travaux connexes)	105879	* 1,1129032	117 833
CSPS connexes	7 800	* 1,1129032	8 681
MOA (dont 13752 € pour les travaux connexes)	27 804	* 1,1129032	30 943
TOTAL	645 670	* 1,1129032	718 568

Les éventuels frais de perturbations ferroviaires, ne résultant pas des créneaux horaires alloués par RFF pour la réalisation du projet (annexe 2) ne sont pas compris.

* *
*

