

Annexe

CONVENTION

**DE FINANCEMENT DES TRAVAUX CONNEXES AUX
OUVRAGES REALISES SOUS LA MAITRISE D'OUVRAGE
DU CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE
POUR LE DOUBLEMENT DU FRANCHISSEMENT
DU RER A DE LA RATP PAR LA RD 231**

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Régie Autonome des Transports Parisiens, désignée ci-après par "RATP", établissement public à caractère industriel et commercial immatriculé au RCS de Paris sous le n° B775663438, ayant son siège à Paris (75012) - 54, Quai de la Rapée, et représentée par Monsieur Jean Marc CHARROUD, directeur du département Ingénierie, agissant au nom et pour le compte de ladite Régie.

d'une part,

ET

Le Département de Seine et Marne, désigné ci-après par « le Département de Seine et Marne », ayant son siège à l'hôtel du département à Melun (77000) - 12 rue St Pères, représenté par le Président du Conseil Général, Monsieur Vincent Eblé, autorisé par la délibération de l'Assemblée départementale en date du 23 mars 2012.

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE ET CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du secteur 3 de Marne-la-Vallée et en particulier de la ZAC du Pré au Chêne sur le territoire de la commune de Jossigny. Cette ZAC doit accueillir le nouveau pôle hospitalier de Lagny/Marne-la-Vallée à l'horizon 2012.

Compte tenu du trafic attendu sur la RD231, il a été retenu le principe d'un boulevard urbain constitué de deux chaussées unidirectionnelles de 6m séparées par un terre plein. La chaussée actuelle est conservée pour assurer le sens Serris vers Lagny. La nouvelle chaussée construite à l'ouest de l'existante assure le sens Lagny vers Serris.

Une réservation d'emprise est prévue en position centrale pour un futur transport en commun en site propre.

Le Département de Seine et Marne intervient en tant que maître d'ouvrage pour la création du pont supportant la nouvelle chaussée, dit « PS RD231 » et pour la construction des appuis de l'ouvrage dédié au transport en commun en site propre. Le tablier de cet ouvrage sera réalisé ultérieurement.

La réalisation du futur pont « PS RD231 » enjambant les voies du RER A, obligera la RATP à modifier ses ouvrages, en particulier ses installations de caténaires. Ces travaux modificatifs connexes sont assurés sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir

- les caractéristiques générales des ouvrages à construire au droit et aux abords des infrastructures ferroviaires ;
- les obligations respectives de la RATP et du Département de Seine et Marne pendant la conception et la réalisation de l'ouvrage de franchissement ;
- les prescriptions minimales que le Département de Seine et Marne devra faire respecter à l'occasion des travaux, tant à proximité des voies que dans les emprises de la RATP et en surplomb des voies ferrées en exploitation ;
- les modalités techniques et financières de la gestion ultérieure des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 2 - CONSISTANCE DE L'OPERATION

2.1 Travaux routiers réalisés par le Département de Seine et Marne

Les travaux de construction des ouvrages routiers permettant le franchissement des voies du RER A, comprennent les blindages, les fondations, les appuis, les murs en retour, le tablier de l'ouvrage de doublement de la RD231, les équipements, la remise en état des talus ferroviaires, les appuis du futur pont du TCSP, etc...

Les principales caractéristiques du pont-route sont :

- Un tablier de type poutrelles enrobées constitué de 11 poutrelles laminées de profil HEB 600 espacées de 80 cm,
- Un profil en travers composé par :
 - o une longrine support de BN4 et protection grillagée de 0.80 m,
 - o un trottoir de 0.75 m y compris bordure T2 avec 3 fourreaux Ø 100 mm,
 - o deux voies de 3.00 m chacune,
 - o un passage de service de 0.50 m y compris bordure T2 avec 4 fourreaux Ø 80 mm,
 - o une longrine support de BN4 de 0.55 m,
- Une travée unique de 21.745 m de portée entre axe d'appui,
- Un biais de 79.107 grades soit 71.2°.

La construction de ces ouvrages nécessite des travaux connexes réalisés par la RATP.

2.2 Prestations réalisées par la RATP

2.2.1. Mission de coordination assurée par la RATP

La mission de coordination assurée par la RATP consiste à coordonner les études et travaux effectués par la RATP lors des phases de conception et de travaux.

A ce titre, un coordonnateur des travaux sera nommé par la RATP, il veillera au bon déroulement des travaux RATP ainsi qu'aux échanges avec le Département de Seine et Marne.

2.2.2. Mission de Coordination de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS) assurée par la RATP

L'opération de doublement de la RD231 sous maîtrise d'ouvrage du Département de Seine et Marne nécessite la réalisation de travaux caténaires sur la ligne A du RER à Jossigny. La maîtrise d'ouvrage de ces travaux caténaires est assurée par la RATP. Ils sont soumis à la loi n° 93-1418 du 31 décembre 1993 et à ses textes d'application. Ces travaux sont classés en niveau 2.

A ce titre, un coordonnateur SPS sera nommé par la RATP, il veillera à la mise en œuvre effective par les divers intervenants des principes généraux de prévention énoncés à l'article L.4121-2 du code du travail.

Voir Annexes 1

2.2.3. Travaux de remaniement des caténaires

Les travaux de remaniement des caténaires sous maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre RATP imposés par la réalisation de l'ouvrage de franchissement (OA) font l'objet d'un document annexé à la présente notice : RD231 Notice Projet4 (annexe 2).

2.2.4. Contrôle de la stabilité de la voie

La réalisation de l'ouvrage de franchissement (OA) impose des opérations de contrôle de la stabilité de la voie.

Une surveillance topographique permettant le contrôle de stabilité des voies sera mise en place par la RATP lors de la phase réalisation. Elle sera précédée d'une mesure zéro avant tout travaux. Le nombre et la fréquence des relevés seront de 2 (deux) mesures par semaines durant les travaux concernant les fondations profondes des pieux.

Une mesure complémentaire sera également réalisée à la fin des travaux de fondations profondes des pieux.

ARTICLE 3 - DUREE DE L'OPERATION

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux de l'opération est présenté en annexe 3.

La RATP n'engagera la préparation du DCE LAC, permettant la consultation des entreprises et les travaux sous sa maîtrise d'ouvrage, qu'à l'aboutissement des procédures préalables et nécessaires aux travaux sous maîtrise d'ouvrage départementale (acquisitions foncières, autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, archéologie préventive) notifié par le Département à la RATP par courrier avec accusé réception.

ARTICLE 4 - OBLIGATIONS DE LA RATP

4.1. Assistance en phase de conception :

Pendant la phase de conception, la RATP désignera un coordinateur technique qui sera l'interlocuteur principal du Département de Seine et Marne.

La RATP désignera un coordonnateur de sécurité et de protection de la santé (CSPS) pour la durée de l'opération. Conformément aux dispositions de l'article L.4531-3 du code du travail, le Département de Seine et Marne et la RATP se concerteront afin de prévenir les risques résultant de l'interférence de leurs interventions.

La RATP:

- Remettra au Département de Seine et Marne, à l'usage de son maître d'œuvre, les documents définissant les installations RATP qui sont impactées par la construction de l'OA (plans d'implantation et profil des voies et ouvrages du RER, gabarits à respecter, nature et implantation des ouvrages d'assainissement et des équipements de la plateforme du RER),
- transmettra au Département de Seine et Marne, à l'usage de son maître d'œuvre, les contraintes liées à l'exploitation du RER et ayant un impact sur la conception ou la réalisation de l'OA :
 - contraintes techniques liées à l'exploitation des trains,
 - contraintes techniques liées à la maintenance,
 - contraintes de planning et de programmation des opérations à réaliser à proximité des voies en exploitation,
- assistera la maîtrise d'œuvre du département de la Seine et Marne dans la réalisation des études techniques afin de prendre en compte les études faites par les services de la RATP dans les domaines des caténaires, et des équipements divers impactés par le projet. Dans le cadre de cette mission, la RATP :
 - mettra en charge et coordonnera ses services techniques et d'exploitation ayant à intervenir pendant l'étude,
 - assurera la coordination de ces études avec celles menées par le maître d'œuvre du Département de Seine et Marne,
 - fera la synthèse des estimations du coût des travaux correspondants,
- émettra un avis sur les études de conception réalisées par le maître d'œuvre du Département de Seine et Marne, en ce qui concerne les interfaces avec l'exploitation et la maintenance de l'ouvrage.
- rédigera le plan général de coordination pour ce qui concerne les travaux sous maîtrise d'ouvrage RATP.

4.2. Assistance en phase réalisation :

Pendant la construction de l'ouvrage, la RATP assurera les missions suivantes :

- Avis sur les documents d'exécution réalisés par les entreprises de génie civil intervenant pour le compte du Département de Seine et Marne, portant exclusivement sur les points suivants :
 - méthodes de réalisation des ouvrages,
 - documents d'exécution intéressant la stabilité des ouvrages de la RATP (voies du RER et ses équipements),
 - plans d'implantation des ouvrages provisoires et définitifs ainsi que des emprises de chantier à proximité des voies en exploitation,
- Planification et déclenchement des consignations de la caténaire pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage RATP,
- Suivi des contrôles topographiques pour la surveillance de la stabilité des voies (cf article 2.2.4 pendant les travaux de construction de l'OA à partir d'un état zéro), réalisé avant tout travaux,
- Visite des dispositifs de protection des voies en exploitation (solidité, implantation), pendant toute la durée du chantier,
- Programmation et coordination des travaux effectués par les entreprises sous maîtrise d'ouvrage de la RATP,
- Visite de conformité des installations avant reprise de l'exploitation en cas de travaux de nuit ou d'interruption de l'exploitation.

ARTICLE 5 - OBLIGATIONS DU DEPARTEMENT SEINE ET MARNE

Le Département de Seine et Marne s'engage à faire figurer les prescriptions techniques RATP que doivent respecter les entreprises chargées des travaux dans les appels d'offres de travaux et dans les pièces des marchés qu'elle signe.

Pendant la phase de réalisation, le Département de Seine et Marne transmettra à la RATP pour avis tout document relatif à des méthodologies ou exécutions d'ouvrages présentant une interface avec la RATP (mise en place du tablier au-dessus des voies, documents justifiant de la stabilité des talus, etc.).

De manière générale, le Département de Seine et Marne s'engage à prévenir la RATP de tout évènement susceptible d'interférer avec l'exploitation des trains. Le Département de Seine et Marne s'engage à faire respecter, par son maître d'œuvre et par les entreprises chargées de l'exécution des travaux, les consignes et procédures de sécurité spécifiées par la RATP relatives à l'exploitation de la ligne RER.

Le Département de Seine et Marne s'oblige, pendant toute la durée des travaux, à respecter et à faire respecter par le ou les entreprises réalisant les travaux :

- les conditions de protection, de surveillance et d'entretien des abords des voies du RER A.
- les règles de sécurité définies par l'instruction de département 53-2 « Mesures de sécurité à prendre par les entreprises pour l'exécution des travaux sur les lignes de RER en exploitation », figurant ci-joint en annexe n°4.
- Le protocole de bonne tenue des chantiers, figurant ci-joint en annexe n°5.

Il est rappelé que tous les déplacements de charge et toutes les manutentions de pièces au dessus des voies en exploitation sont interdits.

Toute installation de grue à proximité de la ligne du RER A devra faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès du Département Espaces et Patrimoine de la RATP - 1 rue Philidor LAC PH 41 75980 PARIS CEDEX 20 - étant précisé qu'aucun survol des installations de la RATP par le crochet de la grue ne saurait être toléré.

La clôture existante sera déposée par le Département de Seine et Marne au droit des emprises de chantier.

Pendant toute la phase réalisation, l'installation du chantier devra être faite de manière à garantir une protection totale de la ligne précitée et une continuité de son exploitation.

Cette installation devra être mise au point avec l'accord des représentants de la RATP.

L'accès à cette emprise sera sous la seule responsabilité du Département de Seine et Marne (vols, intrusion par des personnes non autorisées à pénétrer...).

Toutes les parties du chantier situées au contact ou à la vue des usagers de la ligne RER A ainsi que les abords doivent être vérifiés en permanence du point de vue de la propreté, de la sécurité et de l'hygiène.

ARTICLE 6 - CONSTAT D'ETAT DES LIEUX

6.1 Constat préalable

Préalablement au démarrage des travaux, un état des lieux contradictoire sous forme de constat d'huissier sera effectué aux frais du Département de Seine et Marne .

6.2. Constat d'état des lieux à fin de chantier

Concomitamment à l'achèvement des travaux, il sera établi un état des lieux contradictoire sous forme de constat d'huissier aux frais du Département de Seine et Marne.

A défaut d'un état de la clôture comparable à l'état initial, la RATP mettra en demeure le Département de Seine et Marne d'exécuter les travaux de remise en état dans un délai de quinze jours à compter de la notification par courrier recommandé avec accusé réception de la mise en demeure. Si ce délai d'exécution n'est pas respecté, la RATP pourra faire exécuter les travaux de remise en état par l'entreprise de son choix aux frais du Département de Seine et Marne.

ARTICLE 7 - EPREUVES PREALABLES A LA MISE EN SERVICE DE L'OUVRAGE

Le Département de Seine et Marne remettra à la RATP le programme des épreuves de l'ouvrage et lui fournira le procès verbal d'essais.

ARTICLE 8 - DISPOSITIONS FINANCIERES

8.1. Principe de financement :

Le Département de Seine et Marne s'engage à rembourser à la RATP toutes les dépenses que les prestations et les travaux envisagés à l'article 2 entraîneront pour la RATP, y compris les frais de 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 coût des dépenses nécessaires à la réalisation de cette opération est fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des travaux ;
- de l'actualisation des prix basés sur les index de référence concernés.

8.2. Honoraires de la RATP - missions de coordination en phase de conception et de réalisation :

Le coût de la coordination des travaux en phase de conception et de réalisation a été évalué, aux conditions économiques de Février 2009 suivant la décomposition figurant dans le document ING/OIT Coût de coordination RD231 (Annexe6). L'estimation du coût de cette mission s'élève à environ 26 250€ HT. Ce montant est donné à titre indicatif.

8.3. Coût de la mission CSPS :

L'estimation du coût de la mission CSPS s'élève à environ 12 000€ HT.

La mission CSPS se décompose en une partie liée à la phase de conception avec notamment la participation aux réunions de conception et d'organisation de l'opération, analyse des risques.

La seconde partie est liée à la phase de réalisation avec notamment la participation aux réunions de Maîtrise d'œuvre et suivi de chantier de jour et de nuit.

8.4. Travaux de remaniement des caténaires :

Le Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR), destiné à couvrir toutes les dépenses à engager par la RATP dans le cadre des travaux de modification d'accrochage des caténaires en provisoire et en définitif, a été évalué, aux conditions économiques de janvier 2011 à 419 294 € HT, suivant la décomposition figurant dans le document RD231 notice Projet4 (annexe 2). Ce montant est donné à titre indicatif.

8.5. Contrôle de la stabilité de la voie :

Le Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR), destiné à couvrir toutes les dépenses à engager par la RATP dans le cadre des mesures de la stabilité de la voie, a été évalué à 8 960€ HT. Ce montant est donné à titre indicatif.

8.6. Consignations caténaires :

Pour la période totale des travaux, il est prévu 85 nuits de consignations. Ces nuits sont à programmer lors de la conférence transport annuel du RER A l'année précédente des travaux. Ces nuits sont nécessaires à la mise en place et au retrait des barrières de protections, mais également durant la phase de travaux de l'ouvrage.

Le montant total des consignations caténaires ainsi prévues s'élève à 99 260€ HT. Ce montant est donné à titre indicatif.

8.7. Provisions pour risques :**8.7. Provisions pour risques :**

Le montant des provisions pour risques s'élève à hauteur de 10% du total des coûts engendrés par le projet, soit 56 576 € HT. Ce montant couvre d'éventuels retard dans les travaux ainsi que des travaux supplémentaires mais également le risque de perturbations ferroviaires. Cette disposition ne s'applique que si elle est due aux travaux sous maîtrise d'ouvrage départementale (modifications des travaux ou retard). Si le coût des travaux supplémentaires, des retards de travaux et des perturbations ferroviaires est inférieur à cette somme, la différence sera remboursée au Département de Seine et Marne lors du solde des dépenses.

Dans le cas contraire les modalités de l'article 9 s'appliqueront.

Calcul des frais de perturbations ferroviaires :

Le montant des frais des éventuelles perturbations dans l'exploitation du RER A sera calculé par application de la formule $C \times N \times 1.5$ dans laquelle :

C est une constante fixée à 1000 euros

N est le nombre de tranches indivisibles de 10 minutes de retard constaté.

8.8. Modalités de versement :

Les versements se feront de deux façons :

- Appels de fond :

Au démarrage de chacune des quatre étapes définies ci-après, la RATP procédera à un appel de fonds auprès du Département de Seine et Marne correspondant à 20% de son estimation :

1^{ère} Etape - Assistance en phase conception pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage RATP et Département (détaillée à l'article 4.1) :

- Mission de coordination en phase conception des travaux sous maîtrise d'ouvrage RATP (caténaires) et Département (construction de l'ouvrage),
- Mission CSPS en phase conception pour les travaux RATP.

2^{ème} Etape - 1^{ère} moitié de la réalisation des travaux sous maîtrise d'ouvrage RATP :

- Phases 1 et 3 des travaux de remaniement des caténaires (définis annexe 2) incluant le coût des études d'exécution et la 1^{ère} moitié des coûts de maîtrise d'œuvre RATP,
- Mission CSPS en phase réalisation pour les phases 1 et 3 des travaux de remaniement des caténaires.

3^{ème} Etape - Assistance en phase réalisation des travaux sous maîtrise d'ouvrage du Département : (article 4.2)

- Mission de coordination en phase réalisation,
- Provisions pour risques,
- Consignations caténaires,
- Contrôle de la stabilité de la voie.

4^{ème} Etape - 2^{ème} moitié de la réalisation des travaux sous maîtrise d'ouvrage RATP :

- Phases 5 et 6 des travaux de remaniement des caténaires (définis annexe 2) incluant la 2^{ème} moitié des coûts de maîtrise d'œuvre RATP,
- Mission CSPS en phase réalisation pour les phases 5 et 6 des travaux de remaniement des caténaires.

- **Solde :**

Au terme de chacune des étapes, la RATP présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les frais de perturbations ferroviaires réellement justifiés et procédera à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

• Récapitulatif des versements :

Etapes	Missions de l'étape	Appel de fond au démarrage de l'étape (€ HT)	Solde au terme de l'étape (€ HT)	Total (€ HT)
1	Assistance en phase conception : - Mission de coordination en phase conception - mission CSPS en phase conception SOUS TOTAL	 1 950 600 2 550	 7 800 2 400 10 200	 9 750 3 000 12 750
2	1^{ère} moitié de réalisation des travaux sous maîtrise d'ouvrage RATP : - Phases 1 et 3 des travaux de remaniement des caténaires (définis annexe 2) incluant le coût des études d'exécution et la 1 ^{ère} moitié des coûts de maîtrise d'œuvre RATP - Mission CSPS en phase réalisation pour les phases 1 et 3 des travaux de remaniement des caténaires SOUS TOTAL	 44 302 900 45 202	 177 212 3 600 180 812	 221 514 4500 226 014
3	Assistance en phase réalisation: - Mission de coordination en phase réalisation - Provisions pour risques - Consignations caténaires - Contrôle de la stabilité de la voie SOUS TOTAL	 3 300 56 576 19 852 1 792 81 520	 13 200 =aléas réalisés - 56 576 79 408 7 168 43 200 +aléas réalisés	 16 500 =aléas réalisés 99 260 8 960 124 720 + aléas réalisés
4	2^{ème} moitié de réalisation des travaux sous maîtrise d'ouvrage RATP : - Phases 5 et 6 des travaux de remaniement des caténaires (définis annexe 2) incluant la 2 ^{ème} moitié des coûts de maîtrise d'œuvre RATP	 39 556	 158 224	 197 780

	- Mission CSPS en phase réalisation pour les phases 5 et 6 des travaux de remaniement des caténaires	900	3 600	4500
	SOUS TOTAL	40 456	161 824	202 280
TOTAL				565 764 + aléas réalisés

Le coût des dépenses nécessaire à la réalisation de cette opération est estimé à 622 340 € HT.

8.9. Facturation et recouvrement

Le Département de Seine et Marne procédera au règlement des sommes dues, dans un délai de trente jours à compter de la réception des factures, par virement à la RATP.

Le défaut de paiement dans les délais prévus fait courir de plein droit, et sans autre formalité, des intérêts moratoires au bénéfice de la RATP à compter du jour suivant l'expiration du délai.

Le taux des intérêts moratoires est égal au taux d'intérêt de la principale facilité de refinancement appliquée par la Banque centrale européenne à son opération de refinancement principal la plus récente effectuée avant le premier jour de calendrier du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de 7 points.

Le Département de Seine et Marne se libère des sommes dues au titre de la présente convention par versement au compte ouvert de la RATP.

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

Département de Seine et Marne

Direction Principale des Routes / DMO / SDPP / SCGM
15 place de la Porte de Paris
77 000 MELUN

RATP

CGF-Comptabilité Fournisseurs
LAC C52
54 quai de la Rapée
75599 PARIS Cedex 12

ARTICLE 9 - GESTION DES ECARTS :

Si le besoin de financement indiqué ci-dessus devait être dépassé, la RATP devrait obtenir du Département de Seine et Marne l'autorisation de dépassement correspondant. Le Département de Seine et Marne procéderait alors à un engagement complémentaire formalisé par un avenant à la présente convention.

Après achèvement de l'intégralité des travaux, la RATP présentera le relevé final des dépenses réalisées sur la base des dépenses réelles incluant notamment, les travaux (Décompte Général Définitif) et les prestations de maîtrise d'œuvre (FES). La RATP procédera alors selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'une facture pour règlement du solde.

ARTICLE 10 - GESTION ULTERIEURE DE L'OUVRAGE REALISE DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION

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

- surveillance ;
- entretien,
- toutes réparations,
- renouvellement des ouvrages avec leurs capacités initiales.

Après achèvement des travaux, le Département de Seine et Marne fournira les plans de récolement à la RATP.

Une convention de superposition d'affectation domaniale et de gestion ultérieure sera établie pour l'ouvrage d'art précité en application du Code général de la propriété des personnes publiques.

- pour ce qui concerne le Département de Seine et Marne

Le Département de Seine et Marne, propriétaire de l'intégralité de l'ouvrage d'art, assurera la charge financière et technique de la gestion ultérieure de l'intégralité des aménagements qu'il aura réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage.

Pour assurer cette gestion, le Département de Seine et Marne devra se conformer aux lois et règlements sur la police des chemins de fer, aux règles de surveillance appliquées à la RATP et aux instructions données par ses agents qualifiés.

Le Département de Seine et Marne adressera à la RATP les procès verbaux de visites.

Le Département de Seine et Marne devra, en outre, informer la RATP suffisamment à l'avance, de toutes les opérations à effectuer au voisinage des voies et de leur processus opératoire, afin de lui permettre de prendre éventuellement, en temps utile, les mesures de sécurité réglementaire et de lui faire connaître les

prescriptions auxquelles il devra se soumettre avant et pendant les travaux ainsi que les clauses à imposer aux entreprises intervenantes et les documents nécessaires qu'il aura à remettre sous sa responsabilité à ces dernières.

La RATP pourra demander au Département de Seine et Marne l'exécution de tous travaux de nettoyage, d'entretien ou de grosses réparations sur l'ouvrage d'art qu'elle jugerait nécessaires pour la propreté, la sécurité des ouvrages et des installations ferroviaires. Sans réponse après mise en demeure ou si l'intervention revêt un caractère d'urgence, la RATP pourra intervenir aux frais exclusifs du Département de Seine et Marne qui s'engagera pour sa part à rembourser intégralement la RATP de toutes les dépenses engagées.

- pour ce qui concerne la RATP

La RATP assurera la charge financière et technique de la gestion ultérieure des installations lui appartenant et modifiées dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 11 - RESPONSABILITE

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

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

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

Dans le cas où le fonctionnement des services de la RATP serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Département de Seine et Marne, ce dernier garantit à la RATP en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées, le règlement des frais éventuels suivants:

- les frais de perturbations ferroviaires,

- les frais de personnel.

Ces frais seront pris en charge sur présentation de justificatifs et après constatations contradictoires.

Le Département de Seine et Marne restera responsable des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements dont il a la charge, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourra, de ce fait, réclamer à la RATP aucune espèce d'indemnité.

ARTICLE 12 - MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire fera l'objet d'un avenant entre les parties.

ARTICLE 13 - RESILIATION DE LA CONVENTION

La présente convention pourra être résiliée par l'une des parties avec préavis de 60 jours, par lettre recommandée avec accusé de réception, adressée à l'autre partie. En particulier, le Département pourra résilier la convention en cas de non aboutissement des procédures administratives préalables et nécessaires à la réalisation de ses travaux (acquisitions foncières, autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, archéologie préventive).

Si le Département de Seine et Marne résilie la convention, il s'engage à rembourser à la RATP, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études et de travaux nécessaires à établir une situation à caractère définitif, sauf si la résiliation par le Département est du fait d'un manquement de la RATP à l'un de ses engagements. Sur cette base, la RATP procédera à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au remboursement du trop perçu.

De la même façon, si la RATP résilie la convention, elle s'engage à rembourser au Département de Seine et Marne, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études et de travaux nécessaires à établir une situation à caractère définitif sauf si la résiliation par la RATP est du fait d'un manquement du Département de Seine et Marne à l'un de ses engagements. Sur cette base, le Département de Seine et Marne procédera à la présentation d'une facture pour règlement.

ARTICLE 14 - LITIGES

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable à tous les différends qui seraient susceptibles de s'élever entre elles.

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 Melun.

ARTICLE 15 - VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prendra effet à la date de signature du dernier signataire.
Elle prendra fin à la plus tardive des dates d'expiration de la garantie de parfait achèvement des ouvrages décrits à l'article 2, tous les paiements dus au titre de la présente convention ayant été effectués.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

POUR LE DEPARTEMENT
DE SEINE ET MARNE,

POUR LA RATP

Le Président du Conseil général

Annexes

Annexes 1 : Mission CSPS

Affectation RD 231 - Lettre de Mission RD 231 - Présentation RD 231

Annexe 2 :

Cf Document D231 Notice Projet4

Annexe 3 :

**Cf. planning
XEL-2268- PRO- PLG-0501-3 du 05/08/10**

Annexe 4 :

Cf Document ID53-2

Annexe 5 :

Cf document Protocole de bonnes tenues de chantiers

Annexe 6 :

Cf document ING_OIT Coût de coordination RD231